ANNO XXXV - N. 4 COPIE 180.000 APRILE 1929 - ANNO VII

RIVISTA MENSILE DEL TOURING CLUB ITALIANO

LE VIE D'ITALIA

ORGANO UFFICIALE DELL'ENTE NAZIONALE PER LE INDUSTRIE TURISTICHE

prous
22

STANDARD
MOTOR-OIL
LAMPO

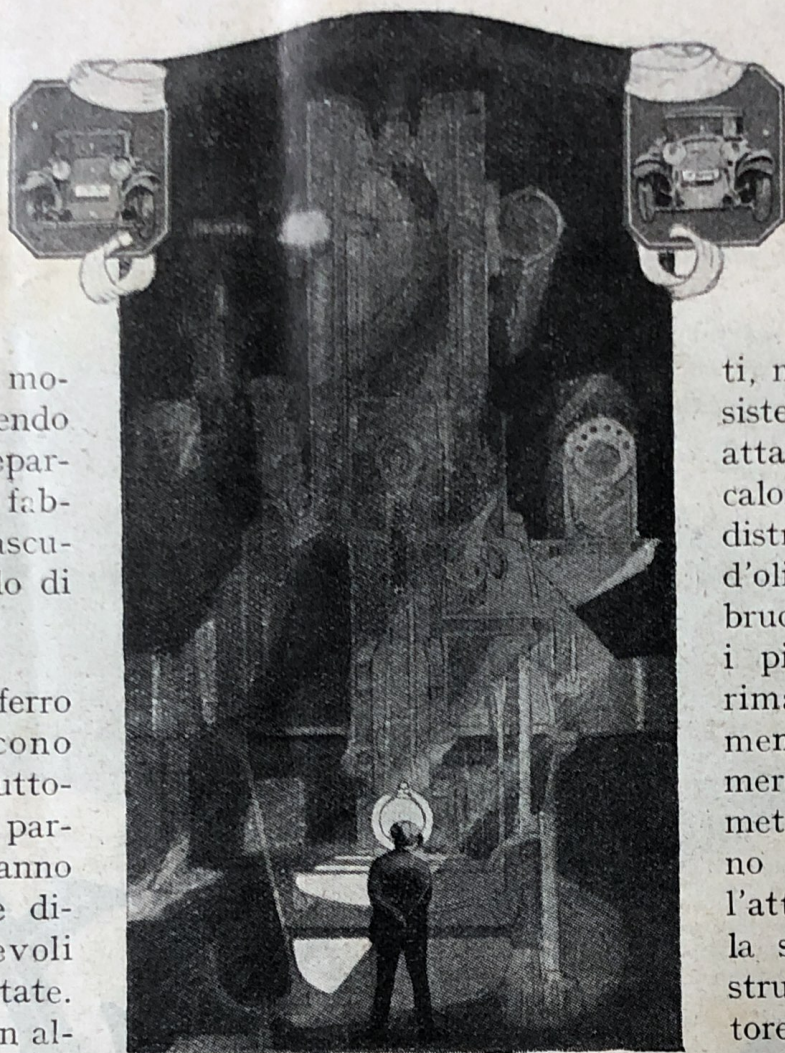
IL SOGNO
La casetta
con tutte le comodità moderne:
ecco il sogno; la casetta graziosa, decorata con buon gusto, allietata dai colori del giardino nella buona stagione;
riscaldata come una piccola reggia nell'inverno;
fornita di abbondante acqua calda da potersi estrarre in qualunque momento senz'altro fastidio che l'apertura del rubinetto;
pulita come è possibile tener pulita una casa che usa un solo fuoco in cucina.
RICORDATE: l'organizzazione moderna e perfetta dei servizi domestici (riscaldamento, acqua calda, bagno, cucina) risiede nell'adozione dell'impianto "Ideal-Classic„. e "Ideal-Cucina„.
Per maggiori particolari, richiedeteci l'opuscolo A che s'invia gratis
SOCIETÀ NAZIONALE DEI RADIATORI
MILANO
Casella Postale 930 - Tel. 27-835 - 27-822

SUPERFLEX CORD
PIRELLI
SUPERFLEX CORD

Se voi poteste essere nell'interno di un motore nuovo...

udreste migliaia di sottili voci, fiochi lamenti, tediosi stridori, sommessi brusii; sono segni di vita dati dai congegni in movimento, che essendo nati da diversi reparti di una grande fabbrica, hanno ciascuno un loro modo di esprimersi.

Le parti in ferro malleabile dicono poco e sono piuttosto taciturne. Le parti in acciaio hanno lingue affilate e diventano sgradevoli quando sono urtate. Mentre le parti in alluminio a testa leggera hanno ora rintocchi chiocci, ora stridori acuti.

A badare á tutti c'è da stordirsi; ma per fortuna v'è chi s'incarica di metterli silenziosamente d'accordo. È l'olio lubrificante, il quale deve formare sopra tutte le parti vitali un velo di protezione, quasi ad attutirne i lamenti, ma esso deve resistere agli incessanti attacchi del terribile calore e dell'attrito distruttivo. Se il velo d'olio si rompe, o brucia, i cuscinetti, i pistoni, i cilindri rimangono direttamente esposti alla mercè del calore; i metalli nudi strisciano contro i metalli, l'attrito incomincia la sua opera di distruzione ed il motore è rovinato prima di essere slegato.

Per evitare questi inconvenienti non c'è che l'impiego di un olio che formi un sottile, soffice, ma tenace velo di protezione; l'olio per eccellenza che ha queste doti è il

COMPAGNIA NAZIONALE PRODOTTI PETROLIO Via Ugo Foscolo N. 6 ... GENOVA ...

POSATERIA
ARGENTERIA
. DA REGALO .
PREZZI DI FABBRICA

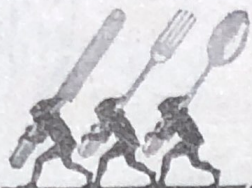
PER RÉCLAME

Servizio posate
per 6 persone
Argento 800/00 massiccio
18 pezzi .... L. 490
25 pezzi .... L. 700

Servizio posate
per 12 persone
Argento 800/00 massiccio
49 pezzi ... L. 1275

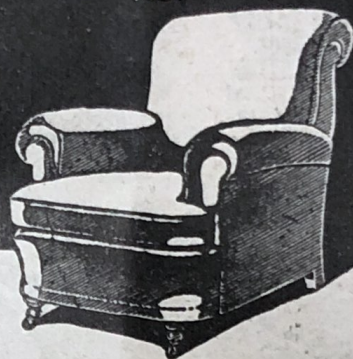
GRATIS A RICHIESTA
LISTINO SPECIALE POSATE
E ARGENTERIA PER REGALI

I più importanti Records sono stati assicurati all'Italia da apparecchi muniti di Magneti Marelli

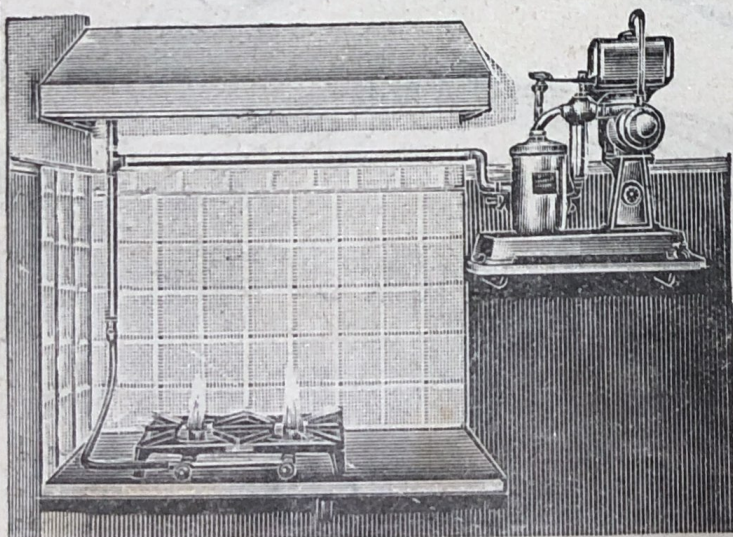
CARTE LASTRE **Gevaert** PELLICOLE FOTOGRAFICHE

Quando vedete i
Tre Gnomi
pensate subito ad un magnifico servizio di
Argenteria Wellner
quello che ci vorrebbe proprio per la vostra tavola

ARGENTERIA WELLNER
SOC. AN. ITAL.
VIA DELLE PANCHE, 75 - **FIRENZE** (RIFREDI)
MOSTRE CAMPIONARIE

Milano	**Firenze**	**Roma**
Via Orso, 20	Via delle Panche, 75	Via Ovidio, 32

52 Succursali in tutto il mondo

IL PIÙ PRATICO ED ECONOMICO GENERATORE DI GAS

DI BENZINA

Per Famiglie
Per Alberghi
Per Industrie

Richiedere Catalogo « **A-2** » alla Società Anonima CARBURATORI ALESSANDRINI
S.A.C.A. MILANO – Via Pasquale Sottocorno, 3 **S.A.C.A.**
CERCANSI ESCLUSIVISTI PER LE ZONE ANCORA DISPONIBILI — PREFERITI GASISTI-ELETTRICISTI

ANNO XXXV **Sommario del Fascicolo di Aprile** **N. 4**

Abbonamento per il 1929 L. 18,40 (Estero L. 36,40).
Associazione al T. C. I.: *Soci Annuali:* L. 15,20 (Estero L. 25,20) più L. 2 di tassa d'ammissione *Soci Vitalizi:* L. 150,20 (Estero L. 250,20); *Soci Vitalizi Fondatori della Sede:* L. 250,20 (Estero L. 350,20).
La Direzione della Rivista è affidata, per delegazione del Consiglio, alla Direzione Generale del T. C. I.

Anno XXXV - N. 4

Questa Rivista si compone: della pubblicità dalla pag. I alla pag. VIII; del testo dalla pag. 241 alla 320, e dal Notiziario dalla pag. 145 alla 192.

Aprile 1929
(Anno VII)

PIAVE E MONTELLO

> .... la bellezza della nostra vittoria appare più fulgente ogni anno che passa. Questa Guida può affermare altamente che dalle falde del Montello i soldati italiani hanno svincolato le ali alla vittoria risolutiva dell'Italia e dei suoi alleati.
>
> ENRICO CAVIGLIA (1).

Il quarto volume della Guida dei Campi di Battaglia del Touring Club Italiano è uscito in luce in questi giorni. È il quarto in ordine di pubblicazione — poichè precede quello, tuttora in preparazione, relativo alla Carnia, Cadore ed Alto Isonzo — ma, per ragioni storiche e cronologiche, è l'ultimo della serie di questa Collana di Guide speciali, quello destinato a chiuderla degnamente, poichè riassume nella descrizione dei Campi di Battaglia del Piave e di Vittorio Veneto tutto il significato e la passione della nostra guerra, e poichè descrive le più grandi gesta della nostra Stirpe, quelle che ne decisero i destini nel mondo.

Come nelle altre Guide dei Campi di Battaglia sin qui pubblicate, la materia relativa alla zona considerata è stata suddivisa in tre distinte parti: nella prima è descritto il « Terreno », nella seconda gli « Avvenimenti », e nella terza due « Itinerari » che guidano il visitatore nelle più interessanti località del medio Piave e del Montello, il primo, del basso Piave, il secondo. Le tre parti sono state compilate da un noto e valente storico militare, il Generale di Brigata comm. Pietro Maravigna.

Inoltre, il volume contiene alcune trattazioni che ci è sembrato trovassero in esso sede opportuna. Un capitolo, dovuto alla penna alata di Carlo Delcroix, ricorda l'opera dei Capi Supremi: dal Re Soldato, dai Reali Principi ai due grandi Condottieri, Cadorna e Diaz, al Duce Supremo delle nostre Forze Navali, ai Marescialli d'Italia.

Un altro capitolo illustra l'azione svolta dal nostro Esercito oltre i confini della Patria. Vi

(1) Dalla presentazione autografa di S. E. il Maresciallo d'Italia Enrico Caviglia, che precede il volume.

RIVISTA DELLA BRIGATA SASSARI.

sono ricordate le gesta del nostro II Corpo in Francia, gli 8000 fra morti e feriti dei combattimenti di Bligny e della seconda battaglia della Marna, i 5000 dello Chemin des Dames; l'azione dei nostri Corpi di spedizione in Albania e in Macedonia, e quella dei nostri contingenti in Palestina, in Murmania, e nell'Estremo Oriente. Segue, in due distinti capitoli, una succinta, ma efficace descrizione dell'opera svolta dalla R. Marina e dalla R. Aeronautica durante la guerra.

Questi tre ultimi capitoli sono stati compilati con la consueta abilità da un altro nostro valente collaboratore: il magg. dr. comm. Amedeo Tosti, dell'Ufficio Storico del Comando del Corpo di Stato Maggiore.

L'appendice, come negli altri volumi, contiene l'elenco e le motivazioni delle medaglie d'oro concesse nei fatti d'arme che ebbero luogo nella zona descritta nel volume, nonchè di tutte quelle conferite ai militari delle nostre Forze Armate del Mare e del Cielo.

Precede il testo una presentazione dettata da S. E. il Maresciallo d'Italia Enrico Caviglia; lo chiude un indice bibliografico assai utile per coloro che volessero approfondire notizie e dati.

Interessantissimo, ricco, in massima parte inedito è il materiale fotografico che correda il volume. Esso venne, in gran parte, graziosamente posto a nostra disposizione dai tre Ministeri della Guerra, della Marina, dell'Aeronautica, e in parte ci fu favorito dalla Direzione de « Le Forze Armate », da ex-combattenti, da privati cittadini.

Il successo ottenuto dalle precedenti Guide di questa Collana — ciascuna delle quali ha già visto esaurirsi parecchie successive edizioni — ci è stato di sprone a dedicare al volume sul Piave e sul Montello tutte le nostre cure affinchè esso riuscisse pienamente degno dei precedenti. Confidiamo di esservi riusciti.

Il carattere essenziale delle nostre Guide dei Campi di Battaglia — quello di costituire una descrizione aneddotica, interessante, avvincente, anzichè una semplice elencazione di fatti, di luoghi e di date — è stato fedelmente mantenuto, se pur non superato, in

RE VITTORIO EMANUELE III, RE ALBERTO DEL BELGIO, IL PRINCIPE DI PIEMONTE, IL PRINCIPE DI BRABANTE, IL MARESCIALLO PÉTAIN E IL GEN. ALBRICCI PASSANO IN RIVISTA LE TRUPPE DEL II CORPO D'ARMATA IN FRANCIA.

questo volume. La descrizione delle singole località è ravvivata dalla rievocazione delle eroiche gesta che vi si svolsero. Particolarmente palpitante di interesse e di vita è la narrazione degli avvenimenti, della mirabile manovra svoltasi nelle battaglie del Piave e di Vittorio Veneto e nella quale rifulse il genio di Armando Diaz, delle gesta sublimi con le quali si illustrarono tutti i Reparti del nostro Esercito, delle azioni individuali; gesta ed azioni il cui ricordo resterà scolpito in perpetuo nelle motivazioni delle medaglie d'oro conferite agli individui e ai Reparti.

⁂

Rievochiamo qui alcune di tali gesta che trovano nel libro la loro degna cornice ed un'ampia illustrazione. La narrazione degli epici avvenimenti svoltisi nello scorcio del 1917 e nell'intero anno 1918 fino al giorno dell'armistizio, si inizia dal primo ordine di ritirata al Tagliamento, emanato dal Generale Cadorna nella notte del 26 ottobre 1917.

« Dall'Isonzo al Piave » è il titolo del primo capitolo della parte « Avvenimenti », capitolo che descrive la manovra in ritirata e i brillanti episodi che in essa rifulsero, fino al 9 novembre, giorno nel quale, dopo l'ulteriore ripiegamento al Piave, il Generale Cadorna, aveva condotto a termine l'opera gigantesca di trarre in salvo l'esercito. « Noi siamo inflessibilmente decisi! » — sono le parole del Gen. Cadorna nel suo proclama all'Esercito — « Sulle nuove posizioni, dal Piave allo Stelvio, si difende l'onore e la vita d'Italia! Sappia ogni combattente quale è il grido e il comando che viene dalla coscienza di tutto il popolo italiano: — Morire, non ripiegare! ».

La ritirata al Piave era stata protetta e assicurata dal sacrificio di taluni reparti: la Brigata *Barletta,* la 33ª Divisione, il Corpo d'Armata speciale; e più a sud, a tergo della terza Armata, dall'VIII Corpo e dai gloriosi Reggimenti: Genova Cavalleria e Lancieri di Novara. Quattro medaglie d'oro — quelle del colonnello Rossi, dei capitani Castelbarco e Lajolo, e del tenente Castelnuovo delle Lanze — consacrano il valore della nostra eroica cavalleria.

« Morire, non ripiegare! » aveva ordinato il Capo Supremo. E i veterani delle 12 battaglie dell'Isonzo avevano risposto lanciando al nemico il fiero grido: « Di qui non si passa! ».

« Chi può parlare a voi dell'eroismo antico, o fanti d'Italia? ». D'ANNUNZIO.

Il secondo capitolo descrive « L'Arresto » del nemico e la dura battaglia che negli ultimi giorni del novembre e per tutto il mese di dicembre riarde lungo tutto il fronte dal Grappa al mare. Il nemico non passa. Esso si convince anzi che la facile marcia vittoriosa da lui sognata, fino a Venezia, fino a Milano, è definitivamente arrestata di contro al Grappa e al Piave. Ogni giorno che trascorre rinvigorisce la resistenza, rinsalda l'animo dei difensori, accresce il numero e la potenza delle difese.

Anche in questo periodo rifulgono leggendari eroismi. Citeremo solo il tenente Onida di Sassari, Medaglia d'Oro, che scorto un forte nucleo nemico ch'era riuscito ad attraversare il fiume, gli balza contro con pochi uomini, e col getto di bombe a mano lo costringe ad asserragliarsi in una casa. Si lancia quindi all'assalto di questa e obbliga gli avversari alla resa. Ma, nell'avviare i prigionieri, uno di questi, un ufficiale nemico, gli getta contro slealmente una bomba a mano che gli fracassa un piede. L'Onida, con un estremo sforzo, si avventa sull'ufficiale stesso, e lo trafigge con una baionettata. E mentre viene raccolto dai suoi soldati, grida ai nemici: « Così si battono gli Italiani! Viva l'Italia! ».

E il capitano Di Cocco, abruzzese, comandante di un gruppo da montagna, che fa fuoco con tutti i suoi pezzi in posizione avanzatissima, decimando e disperdendo le masse nemiche lanciate all'assalto, e che tale fuoco continua finchè tutti i suoi pezzi, ad uno ad uno, sono distrutti dall' artiglieria avversaria. Allora, chiamati a raccolta i pochi artiglieri superstiti, fatte loro inastare le baionette sui moschetti, si lancia alla testa di essi contro le incalzanti ondate nemiche e cade fulminato da mitragliatrici. E il tenente Pantanali, da Udine, che al comando di una sezione mitragliatrici, ferito e contuso, continua il fuoco finchè le sue armi non sono distrutte. E poi imbraccia un fucile e si scaglia, alla testa di pochi animosi, al contrattacco di un nucleo nemico, annientandolo. Ferito quindi da una

LA FAMOSA SCRITTA SUL RUDERO DI FAGARÈ.

bomba a mano che gli asporta un occhio, rifiuta di abbandonare il suo posto. Circondato dagli avversari si libera, aprendosi la via fra di essi con lotta sovrumana e lasciando ultimo la posizione dopo averla difesa per ben 12 ore consecutive.

E tanti e tanti altri — innumerevoli altri — noti ed ignoti, che strenuamente continuano a combattere, dopo una prima, una seconda e talora una terza ferita, e lasciano gloriosamente la vita sul campo, rinnovando, superando talora, quelle sublimi gesta che noi, giovinetti, pur leggevamo con tanta ammirazione nelle pagine della storia di Sparta, di Atene e di Roma!

« La Difesa » — così si intitola il terzo capitolo — narra la Battaglia del Piave: le fasi della manovra nemica; la sua offensiva sul Montello e sul basso Piave: la nostra resistenza e la nostra controffensiva nei due settori. Le migliori e le maggiori forze del nemico sono impegnate in questa battaglia che è decisiva per gli Austriaci. Essi ritengono sicura la loro vittoria (1). I fatti smentiranno tale presunzione. Dopo un primo successo sul Montello, e dopo il forzamento del basso Piave in alcuni punti, la resistenza delle nostre valorose fanterie, il fuoco micidiale delle nostre artiglierie, stroncano ed infrenano ogni ulteriore avanzata.

IL MARESCIALLO D'ITALIA ENRICO CAVIGLIA.
COMANDANTE DELLE ARMATE 8a E 10a NELLA BATTAGLIA DI VITTORIO VENETO.

Nuclei isolati, completamente circondati dal nemico, si asserragliano nelle case o nei paesi e vi resistono fino all'estremo, facendosi distruggere anzichè arrendersi, o aprendosi la via alla baionetta, come il Battaglione Meneghini alla Fossalta.

Le poderose riserve, opportunamente dislocate dal nostro Comando Supremo, accorrono al contrattacco. Brigate e Brigate, fresche e anelanti di battersi, sono trasportate sui luoghi dove più urge il bisogno mediante autocarri che i Fanti hanno infiorati come se andassero a festa.

E mentre il Piave, in piena, sconquassa i ponti, e le nostre artiglierie e i velivoli li bersagliano incessantemente, le condizioni degli avversari passati sulla destra del fiume si ren-

(1) « ... tutte le forze e tutti i materiali della monarchia che oggi, per la prima volta nella guerra mondiale, si trova di fronte ad un solo nemico, sono stati riuniti per l'attacco e preparati con instancabile lavoro di lunghi mesi ».
Dal proclama del Comandante del 3° Reggimento fanteria austro-ungarico.

TRINCERAMENTI SUL PIAVE.

Fra gli esempi di eroismo individuale, citeremo solo quello del bersagliere Ceretti, lombardo, che, avuta stroncata una gamba da una scheggia di bombarda, si recide da solo, con un coltello, l'arto e arresta l'emorragia con la cinghia dei pantaloni. Incurante di sè e del dolore, continua ad incitare i propri compagni alla lotta, e al suo capitano accorso dice sorridendo: « Non è nulla, signor capitano, non è nulla! »; e poco dopo spira!

dono sempre più precarie. Si scatena allora la nostra controffensiva. Interi Corpi d'Armata della Riserva generale si lanciano furiosamente all'attacco. Il Condottiero del XXII, il generale Vaccari, lasciato il suo posto di comando, accorre in mezzo alle truppe, le infiamma con calda e vibrante parola e, fiancheggiato dai generali comandanti della 60ª Divisione e della Brigata *Piemonte,* si pone in testa ai battaglioni di prima linea e li trascina all'assalto, travolgendo ogni resistenza avversaria. La medaglia d'oro è giusto guiderdone a tanto eroismo del prode comandante.

Sopraffatto, il nemico ripassa il fiume, precipitosamente, disastrosamente. Le acque vorticose travolgono insieme i resti dei ponti, distrutti dal tiro dei nostri cannoni, e mucchi di cadaveri di avversari. La vittoria sorride alle nostre armi su tutta la fronte. La battaglia è vinta! Essa costa al nemico la perdita di poco meno che 100.000 uomini, oltre a quella di armi, cannoni, velivoli e materiali in grande quantità.

Citeremo il maggiore del Genio Mario Fiore, napoletano, che alla testa del suo Battaglione zappatori, combattendo come fanteria, difende un tratto di fronte del Montello presso Nervesa. « Qui bisogna morire » egli dice « ed è meglio morire fra i miei soldati! ». E ad un ufficiale del Comando che gli domanda se crede di poter efficacemente resistere, risponde fieramente: « Vada a dire al suo generale che di qui il nemico non passa: la linea la difenderemo coi nostri petti! ». E la difende per tre giorni in disperata lotta, senza retrocedere di un passo, finchè impegnato-

LOSSON - CADAVERI AUSTRIACI NELLO SCOLO CORREGGIO.

si il combattimento a corpo a corpo, cade eroicamente in mezzo ai suoi soldati.

Citeremo il tenente Lollini, bolognese, comandante di una sezione mitragliatrici, che ferito e fatto prigioniero riesce a liberarsi, ritorna al combattimento, assale e costringe alla resa mitragliatrici avversarie; avanzando ricupera due nostre batterie cadute nelle mani del nemico. Due giorni dopo, distrutte dal tiro nemico le sue mitragliatrici, si lancia alla baionetta con pochi superstiti. Circondato dal nemico, rifiuta di arrendersi e colpito a morte esala sul campo l'anima eroica.

IL MAGGIORE FRANCESCO BARACCA.

E che dire del sottotenente Albertini, milanese, che alla testa di una sezione mitragliatrici d'assalto, giunge per primo su di una posizione nemica e ne distrugge il presidio. Concentratosi su questa il fuoco di quattro mitragliatrici avversarie, egli apposta le proprie armi allo scoperto e manovrandone una personalmente riduce successivamente al silenzio tutte e quattro quelle nemiche; e continua a resistere a nuovi attacchi per oltre due ore, dando tempo ai rincalzi di sopraggiungere. E nel giorno seguente, avendo il nemico costretta la nostra linea a ripiegare, ne protegge il movimento finchè, accerchiato, a chi gli intima la resa, risponde fieramente: « No! son Fiamma Nera! », si apre la strada a colpi di bombe a mano, e si pone in salvo con le armi. Incontrati i rincalzi ritorna con essi al contrattacco, riconquista la posizione, ne respinge i furiosi assalti nemici; ferito, rimane al suo posto di combattimento: fulgido esempio di tenacia e di valore!

CONEGLIANO.

Ti sembra, o lettore, che io abbia ben ragione di dire che queste gesta emulano, se pur non superano, quelle degli antichi Eroi?

Ma eccoci all'ultimo capitolo: « L'Offesa »: la battaglia decisiva di Vittorio Veneto, la pugna tenace sul Grappa contro la disperata reresistenza austriaca, e l'alterna ed aspra vicenza della lotta pel passaggio del Piave in piena, nelle ultime giornate d'ottobre, per parte delle truppe della 10ª, 12ª e 8ª Arma-

IL 64° FANTERIA SFILA PER LE VIE DI SALONICCO.

ta; l'avanzata nella giornata del 27, vincendo l'energica e tenace difesa austriaca; e finalmente, il 28, il delinearsi della vittoria; la travolgente nostra offensiva del 29 e del 30; il crollo dell'esercito nemico, il 31. E poi l'avanzata generale del nostro esercito su tutta la fronte; la rioccupazione di Belluno, di Rovereto, di Trento, del Friuli; lo sbarco dei nostri bersaglieri a Trieste. E, infine, insuperabile sintesi del grandioso trionfo: il Bollettino della Vittoria.

Anche in questa battaglia, il cui accanimenti è testimoniato dalle cifre delle nostre perdite — 7000 morti, 23 mila feriti — rifulgono mirabili esempi di iutante di Battaglia eroismo. Quello dell'A- Rossi - Passavanti, del Genova Cavalleria, cinque volte ferito, tre volte mutilato, trascinatore di uomini, fulgido e costante esempio al suo plotone di Arditi, che fugge dall'ospedale per raggiungere il suo Reparto e per essere presente anche alla gloriosa offensiva finale. E il sottotenente Parrilla, da Cosenza, che con soli cinque arditi assale un fabbricato nel quale si sono asserragliate forze nemiche di gran lunga più numerose, vi penetra, e a colpi di bombe a mano impegna un'accanita mischia. E benchè più volte colpito continua nella strenua ed impari lotta finchè cade gloriosamente, crivellato di ferite.

E il capitano Libroia, napoletano, dei Cavalleggeri di Saluzzo, che alla testa del suo

LE TRUPPE SERBE IMBARCANO A VALONA SULLE NAVI ITALIANE.

STAZIONE DI BOLZANO - LO SFACELO. MIGLIAIA DI FUGGIASCHI AUSTRIACI CHE RIMPATRIANO DISORDINATAMENTE, APPOLLAIATI FIN SUL TETTO DELLE VETTURE.

Squadrone si avventa su di una batteria nemica che fa fuoco. Colpito ad ambedue le gambe, resta a cavallo e, raccogliendo in un supremo sforzo tutte le sue energie, persevera nella carica e trascina il suo reparto sui pezzi ancora fumanti, li conquista, e quindi, nuovamente colpito a morte, immola gloriosamente la propria vita.

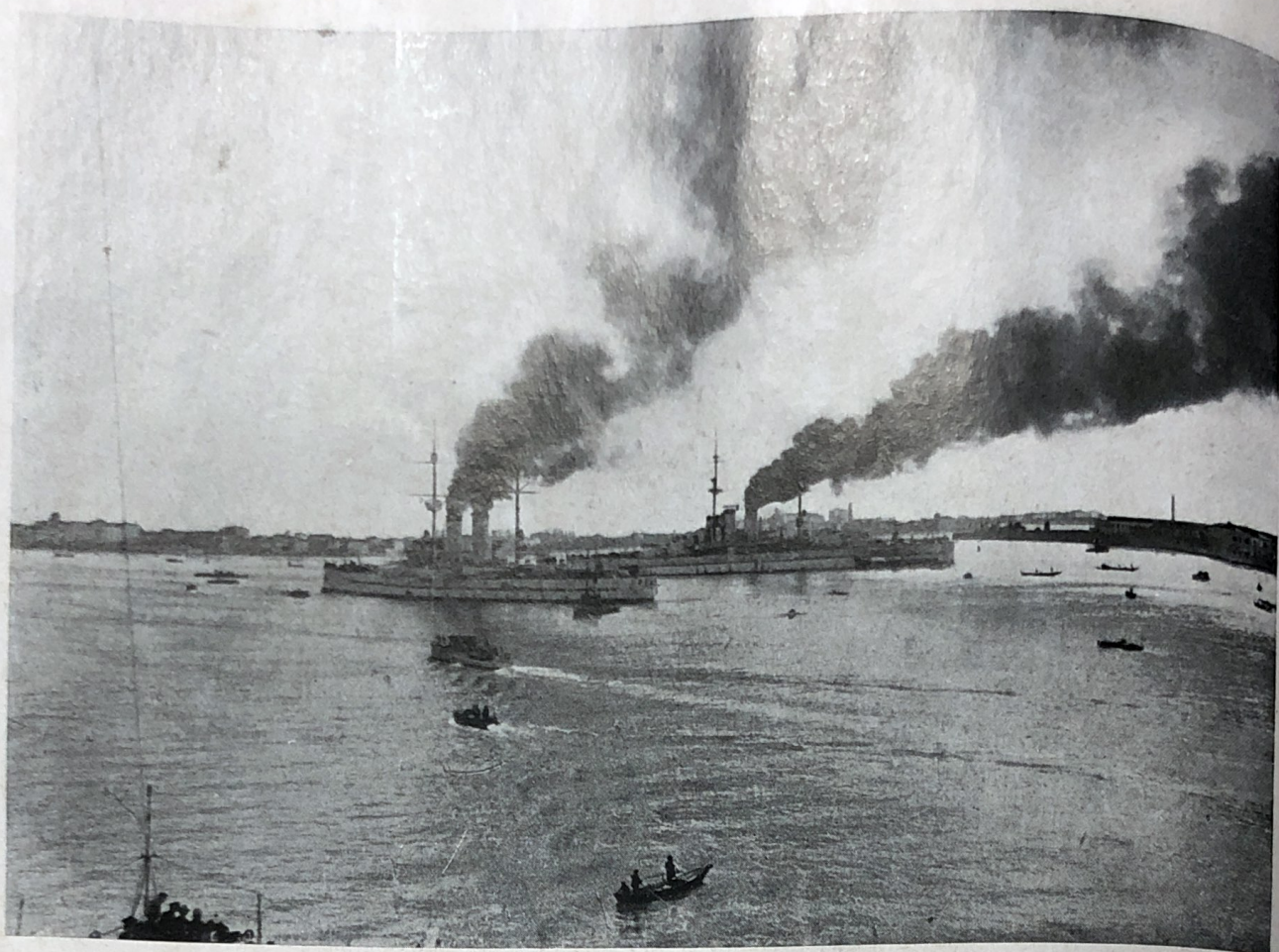
Ma le motivazioni, una più epica dell'altra, ci condurrebbero a ricordare cento e cento altri episodi non meno brillanti, e tutti premiati con le supreme ricompense al valore, obbligandoci a dilungarci oltremisura. E dobbiamo arrestarci.

⁂

La parte « Itinerari », di cui la lettura non è meno interessante, perchè anch'essa densa di episodi, di ricordi, di epigrafi, comprende ed illustra due distinti percorsi: accompagna col primo il visitatore sul Montello e nella Piana della Sernaglia; col secondo lo guida sul basso Piave fino a Cavazuccherina, fino a Fossalta dove, sulla facciata della villa Bortolozzi sono incise le due toccanti epigrafi che non si possono leggere senza essere pervasi da un senso di profonda commozione.

Riportiamo la prima:

AL BATTAGLIONE DELLA BRIGATA FERRARA
ACCERCHIATO IN QUESTA VILLA
VENNERO EROICAMENTE AD UNIRSI
CON TUTTE LE CASSETTE DI CARTUCCE
I SUPERSTITI DI UN BATTAGLIONE
DELLA BRIGATA AVELLINO
APERTISI IL VARCO A COLPI DI BAIONETTA
FANTI SOVRUMANI
TRE DI' RESISTETTERO SUL GRETO DEL FIUME, SOLI
E QUANDO ALLA FINE DEL TERZO
SOTTO L'ARGINE DI S. MARCO
IL CAPITANO MENEGHINI DISSE LORO
« RAGAZZI TENTIAMO DI APRIRCI LA VIA
O MORIRE O LIBERARCI; CEDERE NO!
DIO CI PROTEGGA, FIGLIOLI, DIO CI PROTEGGA! »
SI LANCIARONO
SI SALVARONO IN TRENTA
OH GLORIA!

Le gesta del nostro esercito oltre i confini della Patria, il potente contributo da esso recato, anche sui più lontani campi di battaglia, alla vittoria comune, sono convenientemente illustrati, come si è già detto, in un capitolo del volume. E altri capitoli ricorda-

LE NAVI DA BATTAGLIA AUSTRIACHE « TEGETTHOFF » E « ERZHERZOG FRANZ FERDINAND » ENTRANO A VENEZIA CONDOTTE DA EQUIPAGGI ITALIANI (20 MAGGIO 1919).

no l'arduo compito assegnato alla nostra Marina, la sua opera ardimentosa e dura, il valore dei nostri marinai, le favolose audacie di Rizzo, di Rossetti, di Paolucci, di Ciano, di Pellegrini; il martirio di Nazario Sauro, la fine spartana di Andrea Bafile, l'eroismo sublime di Del Greco e di Degli Uberti, che anzichè arrendersi affondano coi loro sommergibili, dopo strenuo combattimento impegnato in circostanze sfavorevoli e contro forze superiori.

Anche all'Aeronautica è reso adeguato tributo di ammirazione e d'onore. L'opera grandiosa di questa nuova forza — che, iniziata la guerra in condizioni di assoluta inferiorità rispetto a quella nemica, si sviluppò meravigliosamente durante i quattro anni di lotta — è sintetizzata da poche eloquenti cifre: 775 apparecchi austriaci abbattuti; 175 apparecchi italiani perduti; 327 piloti ed osservatori morti e feriti nella lotta aerea, 528 per incidenti di volo in zona d'operazioni; 765 morti nei campi di allenamento.

Delle Medaglie d'Oro della R. Aeronautica, sorvoliamo sui fulgidi nomi e sulle gesta di Francesco Baracca, di Salomone, di Ercole, di D'Annunzio, di Palli, di Allegri — nomi e gesta a tutti noti — e ci limitiamo a ricordare quello del capitano Ruffo di Calabria, che assale da solo una squadra di 5 apparecchi nemici, ne abbatte due e fuga gli altri. E quello del sottotenente Cabruna che, con un braccio immobilizzato da recente ferita, attacca in un lontano campo d'aviazione vari apparecchi nemici pronti a partire e ne incendia due; e in altra occasione si slancia da solo in mezzo ad un gruppo di trenta apparecchi avversari, ne abbatte uno, ostacola agli altri il raggiungimento del loro obiettivo....

E qui occorre far punto e rimandare il lettore alla nostra Guida, nelle cui pagine troverà ricordati e descritti, in mezzo a tanti altri, tutti i gloriosi episodi ai quali abbiamo soltanto sommariamente accennato. Dalla sua lettura, egli ritrarrà un senso di giusto orgoglio, e nel suo cuore sentirà ridestarsi — se pur fu mai sopita — la viva fiamma della riconoscenza infinita verso i prodi che immolarono la vita per la grandezza d'Italia, dell'amore purissimo, senza limiti e senza rivali, per la nostra gloriosa e divina Madre Comune.

Gen. R. MICHELESI.

ARCHITETTI ITALIANI IN AUSTRIA

L'UMANESIMO non aveva ancora saturato di sè l'Italia, che già d'oltr'Alpe occhi cupidi di sovrani, desiderosi di unirsi al movimento rigeneratore, ne adescano gli uomini più illustri. Popoli disparati e lontani cercano punti di contatto con Roma, pronti anche a negare la propria origine, abbagliati dalla rievocata antichità.

Boemia e Ungheria sono le prime a partecipare a questo fervore. Petrarca, Boccaccio e Giovanni Marignola portano l'umanesimo alla corte di Carlo IV a Praga; Masolino da Panicale e Filippo Solari sono al servizio di re Sigismondo di Ungheria; Antonio Bonfini diventa storico di quel Mattia Corvino mai stanco di richiedere all'amico Lorenzo il Magnifico disegni di Benedetto da Majano, busti dei fratelli Laurana, quadri di Filippo Lippi, codici miniati dell'Attavante.

L'Austria — o, a precisar meglio, le provincie tedesche rette dai diversi rami della casa d'Absburgo — posta sulle strade commerciali che dall'Italia conducevano in Polonia e in Russia (ove nel '400 si destava già l'interesse per la cultura italiana) in Ungheria, in Boemia e in Germania, doveva ben presto subire l'influsso delle nuove idee.

Già nel 1443 Enea Silvio Piccolomini — poi papa Pio II — si stabilisce a Vienna, segretario dell'imperatore Federico III, dando stabili basi all'Umanesimo. Dal 1460 al '61 il cardinale Bessarione è ospite della città. Infine Gerolamo Balbo tra il 1493 e il '96 insegna — primo italiano in cattedra austriaca — letteratura latina e diritto all'università.

Passare dalla cultura contemplativa dell'Umanesimo all'attività costruttiva del Rinascimento non era cosa agevole per l'Austria d'allora. Essa non era la grande monarchia, ma un assieme di ducati (arciducati dal 1453). L'Austria Superiore e Inferiore appartenevano a una linea degli Absburgo; il Tirolo a un'altra; la Stiria, la Carinzia e la Carniola a una terza. Gli staterelli così ridotti non avevano a disposizione grandi mezzi nè per concedersi costruzioni regali, nè per tenersi architetti stranieri.

(fot. Reiffenstein)

WIENER NEUSTADT - PORTALE DELL'ARMERIA.

Pure Federico III — primo e ultimo degli Absburgo incoronati a Roma — tenta di ornare la residenza di Wiener-Neustadt con qualche edifizio più aggraziato.

Il suo architetto Pietro Pusica — lungamente operoso (1439-89) — passa dallo stile gotico ai primi timidi accenni di rinascimento. Non è però ben certo ch'egli fosse italiano: i documenti lo dicono «venuto» d'Ungheria.

Qua e là sbuca fuori qualche nome di artista italiano; ma isolato. Si trovano gruppi compatti soltanto dopo il 1480, quando i confini della Stiria e dell'Austria Inferiore son minacciati dalle scorribande ottomane. I vecchi sistemi difensivi si dimostrarono allora poco efficaci e in tutta fretta vennero sostituiti da quelli detti all'italiana. La loro costruzione venne affidata a ingegneri di opere fortificatorie venuti su dall'Italia con scalpellini e muratori: così si formarono le prime colonie. Gli artisti giravano di paese in paese, senza impiego fisso

(*fot. Uff. Fot. Statale Austr.*)

GRAZ - PALAZZO PROVINCIALE: CORTILE.

e spesse volte svernavano in patria. Dall'architettura militare a quella civile in tempo di rinascimento il passo è breve. Si cominciò in periodi di tregua — di solito coincidevano con l'inverno — col dare qualche timido incarico agli architetti; ciò invogliò alcuni a restare.

Un primo gruppo di costruttori lo incontriamo intorno al 1540 a Wiener-Neustadt; e, per nostra fortuna, un dissidio ci tramandò notizie esatte sulla loro vita, le loro origini, la loro arte.

Simone de Orlando (architetto a Vienna) prestò nel 1544 denaro ad Antonio de Spazio (architetto di corte a Vienna e ad Altenburg), testimoni: Antonio e Bartolomeo degli Albrisi (fratelli, comaschi; il primo lavorò venticinque anni in Moravia), Andrea trevisano (architetto in Ungheria), Battista e Galiaco da Riva (costruttore di fortificazioni a Vienna). Il debito non vien rifuso e perciò l'Orlando intenta lite e cita testimoni oltre ai suddetti: Martino de Forabosco (comasco, costruttore di fortificazioni di Vienna), Francesco de Pozzo (milanese, architetto di Corte a Vienna). Il processo si trascina per anni e a diecine vi si riscontrano nomi italiani. Oltre la vita vagabonda degli artisti e la loro attività, ci è dato pure modo di conoscere l'evoluzione assimilatrice che li germanizza: De Simon diventa Desman; Spazio, Spaz e Plaz; De Orlando, Telerand.

Delle loro opere poca cosa rimane in piedi: fortificazioni, castelli, palazzi subirono l'insulto degli uomini e del tempo.

A Wiener-Neustadt s'è conservata intatta la porta dell'Armeria che testimonia la limpidità d'idee di Francesco de Pozzo, suo creatore. Nell'incorniciatura quadrata quasi tozza è disegnato il semicerchio dell'arco che scioglie in elementi lirici la rigidità del taglio. In alto, col timpano piuttosto acuto, la porta acquista un gesto di signorilità. Una modulazione di bassorilievi commenta in sordina la struttura geometrica.

A Vienna, a Wiener-Neustadt e pure nelle altre cittadine austriache si son conservati molti cortili di quest'epoca: tutti circondati da un allegro saltellar di arcate. Alcuni sono adattamenti rustici (Krems, Gmunden, Steyer, ecc.), altri impasti con lo stile tedesco (Schalaburg, Austria Inferiore), molti

(*fot. Uff. Fot. Statale Austr.*)

SPITTAL SULLA DRAVA - CORTILE DEL CASTELLO PORCIA.

però — come ad esempio quello del castello dei Porcia a Spittal, attribuito ad Antonio da Firenze — hanno tutta l'immediatezza del classico cortile italiano.

Il gusto italiano stava già per insinuarsi nella vita d'oltr'Alpe e l'ingegnere militare si trasformava in architetto civile, quando da occidente e da oriente due colpi d'ariete squassano formidabilmente l'Austria e ne minacciano l'esistenza.

Le Riforme e i Turchi — come per comune accordo — le si scagliano contemporaneamente contro.

Le une, non più beghe religiose ma politiche, sgretolano la compagine interna; gli altri, scorrazzanti per l'Ungheria, rendono malsicuri i confini. Addio il fatidico motto di Casa d'Austria: *Bella gerant alii, tu felix Austria nube;* ora bisogna correre ai ripari e combattere.

Vienna era già stata fortificata dal gruppo d'artisti che incontrammo a Wiener-Neustadt; ora urgeva fortificare i confini sguarniti della Carniola e della Stiria. Questo spostamento di interessi sposta anche il centro di attività degli architetti italiani. Certamente essi continuano a lavorare a Vienna e nei dintorni, ma un lavorio nuovo e febbrile si desta ora a Graz.

Nella capitale della Stiria la figura d'artista preminente è Domenico de Lalio figlio di un Martino muratore a Radkersburg. Nel

(*fot. Reiffenstein*)

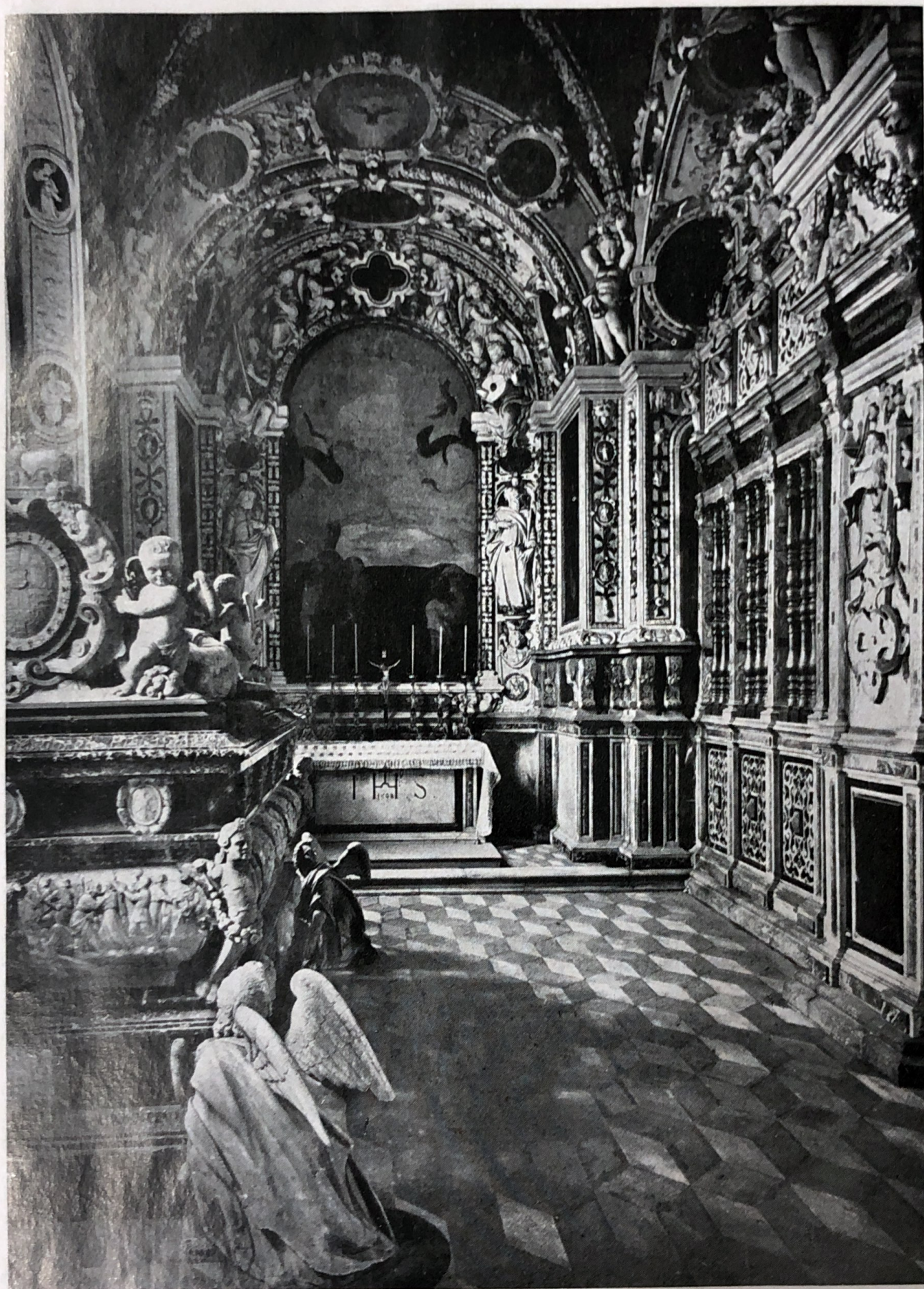
GRAZ - PALAZZO PROVINCIALE: FACCIATA.

1544 Domenico lascia Vienna e va a Graz per eseguire, secondo i propri progetti, le fortificazioni e il castello. Più tardi lo troviamo a Marburgo, a Radkersburg e poi di nuovo a Graz. Gli allievi suoi, dispersi per il paese, eseguiscono altre opere fortificatorie: il fratello Giammaria è a Pettau, Antonio della Porta a Varasdino, Bartolomeo Viscardo a Copreiniz; non c'è piccolo luogo che non abbia il suo architetto italiano. In un secondo tempo Graz incarica il Lalio di eseguire il Palazzo Provinciale. Sempre così: prima il forte e poi la casa. Dal 1558 al '63, l'anno della sua morte, egli vi lavora, e il suo aiuto Pietro Tade lo conduce a termine.

L'artista, educato nell'Italia Settentrionale non può fare a meno di accentuare motivi veneti, tanto nell'ariosa — troppo, per paesi nordici — doppia balconata, che accentua magistralmente l'asse del palazzo, quanto nelle arcate del cortile. Pure il palazzo — specialmente nella facciata — non è sciolto; l'architetto è impacciato e non sa liberarsi da una certa rigidezza militare.

L'arciduca Carlo II, ambizioso di cose belle e nuove, chiama altri artisti ancora e tra questi l'architetto Alessandro de Verda che tra il 1587 e il '92 gli erige il Mausoleo di Seckau. Il Palladio era morto da poco e il Bernini non era ancor nato e ciononostante dalla mente fantasiosa del Verda sbocciò tal complesso sontuoso di marmi, di affreschi, di stucchi, di sculture, da permettere a mala pena di riconoscere sotto le incrostazioni ornamentali la sagoma del Rinascimento. Il primo a sorprendersi di tanta dovizia fu Carlo II stesso, che trascinò il Verda davanti al tribunale sotto l'accusa di scialo. È probabile che l'artista, di cui non s'hanno più tracce in Austria, sia ritornato in patria.

Qui l'arte della Stiria, col Ferrabosco e il Peruzzi, s'intreccia con quella di Vienna; ritorneremo più sotto a questi artisti e continueremo per ora con l'arte grazese, che saluta nel lodigiano Giovanni Pietro de Pomis l'ultimo grande architetto. Il Pomis è un ingegno universale: chiamato nel 1595 alla Corte arciducale quale pittore, crea il capolavoro nell'architettura; ma di lui si conservano pure incisioni, statue, miniature, stucchi. Per incarico di Ferdinando inizia a Graz nel 1614 la costruzione del Mausoleo ultimato dopo la sua morte, avvenuta nel 1633.

La facciata trionfale, ispirata a tipi veneti, termina regolarmente con un timpano. Ma l'artista non è contento. L'arco, che unisce a mezza facciata come un ponte le masse architettoniche, diventa motivo dominante: si ripete quale enorme segmento, racchiude il timpano e abbraccia e protegge tutta la facciata; infine con balzi arditi si supera nella cupola e nei finimenti arrotondati del campanile. Che il Pomis abbia voluto imitare l'ondeggiar delle cupole e dei pinnacoli, caratteristica del Santo di Padova? È difficile dirlo; egli sfugge volentieri all'indagine: basti sapere che gli si attribuisce origine giudea

(*fot. Uff. Fot. Statale Austr.*)

SECKAU - CAPPELLA DEL MAUSOLEO.

e che pure meritò, grazie alla sua attività, l'epiteto di pittore della Controriforma.

Col Pomis cessa il periodo del Rinascimento in Stiria e il paese non si risolleverà più

(fot. Reiffenstein)

VIENNA - IL NEUGEBAÜDE (INCISIONE DI DELSENBACH): IL CASTEL NUOVO, VILLA DI S. M. IMPERIALE A MEZZA LEGA DA VIENNA.

a una vera fioritura d'arte: le armi cattoliche e il barocco, che si accampano nei punti di maggior resistenza, trascurano ora la Stiria.

Si toccò già di sfuggita il Rinascimento a Vienna. In un primo tempo il gruppo di Wiener-Neustadt le forniva artisti, tanto per creare il sistema difensivo, quanto per soddisfare le ancora piccole esigenze dei nobili.

L'imperatore Ferdinando I vi fa ricostruire il castello. Primeggia tra gli esecutori Pietro Ferrabosco, l'architetto e pittore che per incarico di Massimiliano II, nel 1569, assieme a Sallustio Peruzzi eseguisce fuori città il Neugebäude. Questo palazzo di campagna, che volontà sovrana volle sfarzoso e imponente, attirò a sè ottimi artisti. Vero è che Massimiliano sperava vedervi all'opera il Giambologna, il Palladio, il Vittoria: tutti lasciano inascoltato il suo invito. Pure attorno al palazzo lavorano quasi esclusivamente italiani: col Peruzzi e il Ferrabosco — che già menzionammo parlando della Stiria — ci sono gli architetti: Piccarone della Mirandola, Ottavio Baldegora, Giulio Turzo e Giovanni Gargioli.

Il superbo edificio non resse a lungo: un po' l'incuria, un po' l'invasione osmana lo devastarono.

Anche il Tirolo ebbe la sua breve rinascita: a Innsbruck sorse nel 1553 la chiesa di Corte e a una cinquantina d'anni di distanza quella dei Gesuiti.

Stato completamente indipendente, accanto alla felice Austria del '600, era il Salisburgo. I cardinali, principi e arcivescovi nominati direttamente da Roma gli imprimono un gusto tutto proprio. Inizia la serie dei costruttori Volfango Teodorico, vero principotto del Rinascimento, ch'ebbe tanto piacere di vedere il suo Duomo andare in fiamme da farsi sospettare istigatore dell'incendio. Era una buona occasione per incaricare nel 1604 Vincenzo Scamozzi di fargli un progetto. Ma quale progetto! La chiesa ideata dall'artista in forma di croce latina superava in dimensioni S. Pietro stesso. S'erano da poco gettate le fondamenta, quando Volfango Teodorico venne fatto prigioniero in battaglia. E non rivide più Salisburgo: morì in un carcere bavarese.

Il successore Marco Sittico, desideroso di veder compiuto lui vivente il Duomo, diede incarico al comasco Santino Solari di moderare l'esuberante progetto. Ci riuscì con innegabile genialità: il nitore di linee e di proporzioni, di maestosità e di purezza fanno del suo lavoro il più bel Duomo rinascimento d'oltr'Alpe. Peccato che i campanili, messo un tardivo cappuccio alla tede-

(*fot. Uff. Fot. Statale Austr.*)

VIENNA - INGRESSO MONUMENTALE AL CASTELLO.

sca, danneggino parecchio la sobria e contenuta armoniosità della facciata.

L'arte semplice e signorile si perpetuò nelle tradizioni salisburghesi: l'ultimo artista del '600, lo scultore e architetto Antonio Daria, sembra un primitivo: le arcate che cingono e chiudono la piazza del Duomo hanno per quel secolo una ingenuità paradossale.

(*fot. Reiffenstein*)

VIENNA - CASTELLO DI SCHÖNBRUNN.

(*fot. Reiffenstein*)

GRAZ - MAUSOLEO.

vano in Austria un passaggio di stile dal rinascimento al barocco. La fatica delle conquiste e degli sviluppi è lasciata all'Italia: qui lo stile vien bell'e pronto e l'architetto costruisce secondo la scuola che gli aggrada. Perciò nello stesso torno di tempo edifici di uno stile nascono accanto a quelli d'un altro. Anzi a Vienna e in Tirolo sorge — assurdo prodotto di qualche nostalgico capo-mastro — in pieno '600 qualche chiesa gotica.

Pure il b[illegible]cco, a differenza del Rinascimento, att[illegible]isce, si sviluppa, è assimilato. Lo si s[illegible] entrare nel sangue della nazione, viv[illegible]a vita propria indipendente, sorpassare [illegible] presto in grazia quello dell'Italia stessa. E c'è una ragione: qui esso non si sviluppa a fatica da un'arte preesistente, ma è strumento perfetto di espressione in mano di gente nuova, ricca, forte, che se ne serve con disinvoltura.

L'Austria ora è invasa da artisti italiani: tra il 1650 e il 1750 più di mille se ne possono contare nella sola Vienna.

Alcuni — specialmente nei primi anni — riproducono modelli italiani, come Carpoforo Tencalla nella chiesa dei Domenicani di Vienna, o Lodovico Ottavio Burnacini in un'ala del Palazzo di Corte. Ma ci sono anche artisti come Carlo Antonio Carlone che nella chiesa dei Serviti pone il problema della chiesa centrale: seme dal quale sbocceranno

⁂

Se volgiamo l'occhio all'indietro e ci chiediamo se esista un Rinascimento austriaco, dovremo dire recisamente di no. In quei tempi irrequieti, che impedivano il formarsi di una scuola, le costruzioni sono saltuarie e slegate. Non v'è un'intima necessità che esprima i palazzi; essi son lì perchè la moda li vuole. Il popolo li guarda e non li sente.

Ma i tempi mutano. Si cercherebbe in-

GARSTEN - CHIESA DEL CONVENTO.

(*fot. Morpurgo*)

le più belle idee del barocco austriaco, — o artisti come un altro Carlone che nasconde la chiesa gotica della B. V. degli Angeli con una facciata irrequieta e ardita che si scioglie armonicamente nelle costruzioni vicine. È un barocco fatto da italiani, ma che non è più italiano: v'è un elemento musicale che si mescola con un senso di abbandono, v'è un desiderio di liberarsi, di sorvolare su tutto, v'è un impeto di gioia, che imprime all'architettura il carattere sentitamente nazionale.

(*fot. Reiffenstein*)

SALISBURGO - INTERNO DEL DUOMO.

Gli artisti che prima, come il Burnaccini, erano chiamati a decorar teatri, a far palazzi, a progettare chiese, a piantar colonne votive, sembrano ora spariti.

Nell'ambiente favorevole si scorge una suddivisione di lavoro. I Galli-Bibiena — di cui ben quattro si fermarono a Vienna — si dedicano a problemi teatrali e alla scenografia enormemente importante per quell'epoca. Il creatore nel barocco austriaco della chiesa-tipo è Carlo Antonio Carlone, lo stesso che a Vienna s'era provato in una costruzione centrale. Dalla preoccupazione statica della chiesa di Garsten (1681) in cui l'accento costruttivo porta alla rudezza ciclopica dei pilastri, egli sa giungere, attraverso lo studio di chiese da lui completate o modificate (Passavia, Kremsmünster, Baumgartenberg, Rorbach), all'ariosità posata e melodiosa della chiesa conventuale di S. Floriano, l'ultimo e il migliore dei suoi lavori. In esso l'artista ha saputo interpretare lo spirito del paese e dare il « la » alle costruzioni future.

Altro architetto, specializzato nella costruzione di palazzi è Giovanni Luca da Hildebrand, nato a Genova da madre italiana e padre tedesco. Chiamato a Vienna dal Principe Eugenio di Savoia costruì il famoso Belvedere. L'idea della casa felicemente si sposa a quella del castello. Ma la severità delle opere difensive è totalmente svanita ed è rimasto il piacere di chi sa vivere e godere la vita. L'edificio dalla sua posizione rialzata guarda sereno sul giardino — con doppia facciata come un'erma bifronte.

Altri palazzi e a Vienna e a Salisburgo e in Germania costruì l'Hildebrand, sempre attingendo a quella gaia semplicità di cui fu sì largamente dotato. Anche il progetto di un convento a Göttweig, ampio, ingom-

(fot. Reiffenstein)

SALISBURGO - FACCIATA DEL DUOMO.

brante, ossessionante, gli uscì dalla mente, ma il bel sogno non giunse a compimento.

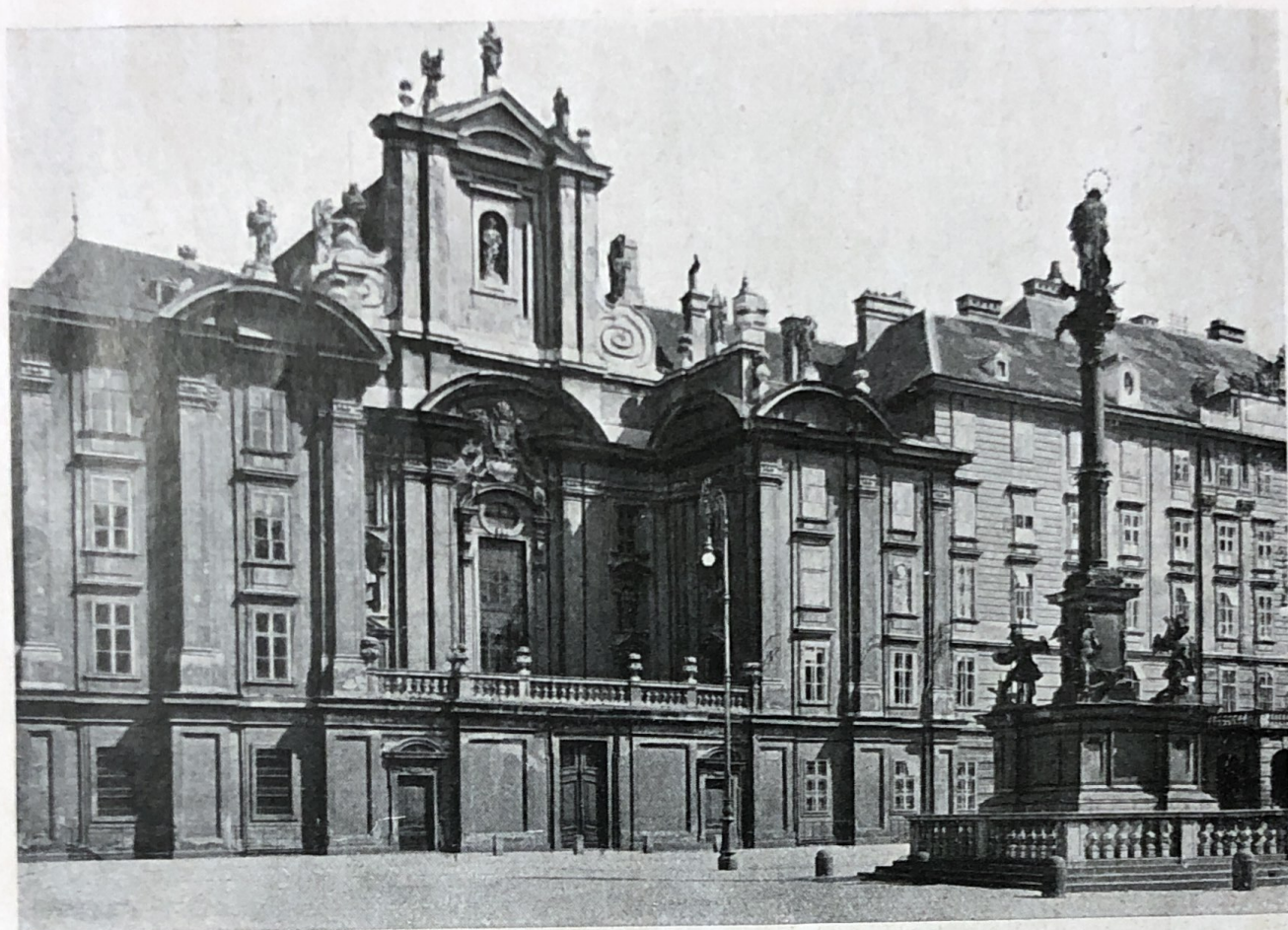
Neanche a Francesco Donato d'Alio, il costruttore di conventi per eccellenza, riuscì di veder compiuto quello di Klosterneuburg (1725). Troppo lontano volava la fantasia di questi ingegni nostri. I chiostri avevano in Austria un' insolita importanza religiosa e politica. Dopo la Riforma — o meglio: dopo aver arginato con le armi in pugno il dilagare del movimento — era necessario consolidare le posizioni conquistate. Tale incarico assunsero i conventi che, nonostante lo sforzo di mostrarsi innocenti, avevan sempre un po' l'odore di fortezza, forse perchè avevan la coscienza d'esser i veri soggiogatori della Riforma. Ne sorsero in ogni dove disposti a catena come una vera linea di piazzeforti e in essi sostavano i sovrani quando percorrevano il vasto impero. Klosterneuburg — il più vicino a Vienna — voleva sublimare la vittoria religiosa e l'idea imperiale: le otto cupole dovevano ostentare le corone dell'Impero superate soltanto dall' altissima croce sulla estrema guglia della chiesa. Il D'Alio vive col suo edificio e lo fa sospirare gonfiando la parete ove trionfa il portone d'accesso, e lo irrigidisce agli angoli per palesare l' aggressività. Ogni particolare è studiato. Del bel sogno in ben 25 anni di lavoro non si potè condurre a termine neppure la quarta parte.

Dopo il '700 l'impero è unificato e le provincie — sparite le Corti indipendenti — seguono a seconda delle possibilità le direttive della capitale. La sola Salisburgo, indipendente sino all'invasione livellatrice dei Francesi, sembra nell'Austria d'oggi, con le sue chiese stranamente ardite e con i palazzi da opulenta capitale, un corpo estraneo.

Architetti tedeschi come i due Fischer von Erlach e il Prandauer, allievi di italiani, concorrono ora con la loro opera ad abbellire il paese, ma l'elemento nostro conserva sempre la direttiva.

L'arte però è già stanca di voli arditi. Il goriziano Nicolò Pacassi che per ordine di Maria Teresa rimaneggiò e ultimò il castello di Schönbrunn (1744) tenta invano di ravvivare l'immensa facciata. Vero è che l'artista era legato alla costruzione preesistente, ma gran colpa è di quel torpore che preludiava ai prossimi rivolgimenti sociali. Il rococò, giunto tardi in Austria, tenta con capricci e gorgheggi di rianimare l'interesse sopito. L'ambiente però è ostile ai pochi artisti francesi qui venuti: gli animi sono insensibili a quest'arte, e Vienna se ne sbarazza in breve.

Il solo edificio compiutamente rococò e perfetto come esecuzione e armonia è dovuto a un italiano. Vi sono certamente anche palazzi — e molti — che ripetono gli schemi del nuovissimo stile, ma la chiesa di Wilhering progettata da Andrea Altomonte è un gioiello di originalità e di gaiezza: qui l'arte chiede un'ultima licenza per esplodere in un canto d'amore alla religione e alla vita.

Poi l'architettura mancante di direttiva si

(fot. Reiffenstein)

VIENNA - CHIESA «AM HOF» (BEATA V. DEGLI ANGELI).

(fot. Reiffenstein)

KLOSTERNEUBURG - INGRESSO AL CONVENTO.

S. FLORIANO - CHIESA DEL CONVENTO.

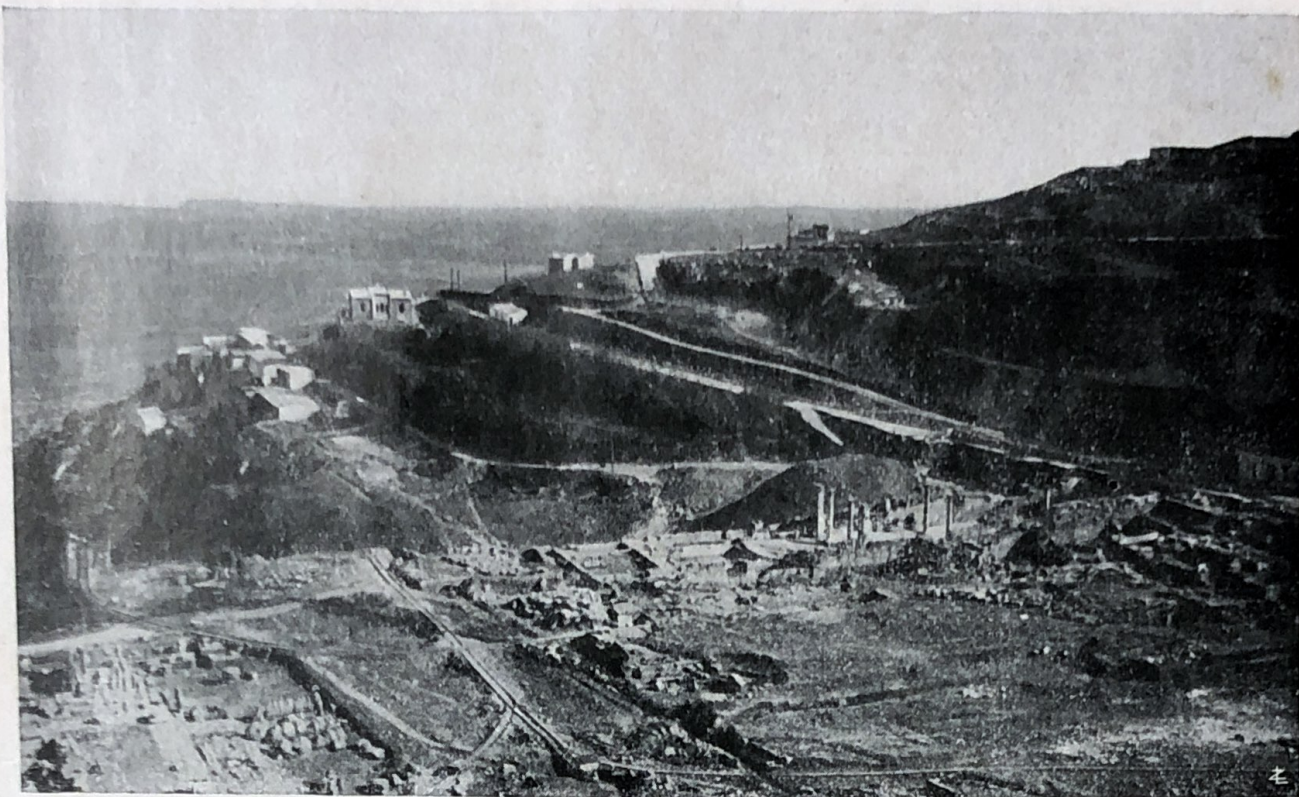
affloscia; si ritorna allo studio dei classici e non si osa abbandonare le forme tradizionali barocche. Il tentennare nuoce e l'Austria si popola di edifici scialbi, indefiniti.

Pietro Nobile, di nuovo un italiano, solleva l'arte dall'afa burocratica. Il tempio di Teseo (1823) e la Porta del Castello (1824), opere di cui Vienna si orna, sono rigide interpretazioni di modelli ionici. Ma il carattere energico dell'artista vi ha impresso qualche cosa di personale. I blocchi enormi di pietra viva e l'assenza assoluta di curve, di malte e di ornamenti, debbono aver gridato un « alto là » ben imperioso alle nostalgie settecentesche.

Tale l'architettura italiana in Austria e si potrebbe quasi omettere quest'« italiana » senza far torto agli architetti indigeni, poichè attinsero a piene mani all'arte nostra, specie nell'epoca del barocco, che fu quella del maggior splendore artistico della Monarchia danubiana. Fu allora uno sviluppo rigoglioso, che nacque da germi prettamente italiani, per assumere aspetti fantasiosamente vivaci e tingersi spesso di sapor locale nel necessario ambientamento alle esigenze del Paese. E codeste esigenze non furono soltanto dettate dal clima, dalla tradizione costruttiva, dagli usi degli abitanti, ma sì pure da uno spirito per varie categorie diverso dallo spirito italiano, il quale dovette influire in guise diverse anche sull'arte che ora vi prendeva diritto di cittadinanza.

ENRICO MORPURGO.

(fot. Reiffenstein)

WILHERING - CHIESA DEL CONVENTO.

UNA VEDUTA PANORAMICA DEGLI SCAVI FRA LE ROVINE DI CIRENE

IMPRESSIONI DEL GEBEL

La immediata vicinanza di un quartiere europeo con grandi palazzi, strade ampie e frequente passaggio di automobili e di carrozze sembra, a lungo, attenuare il fascino che nel quartiere arabo di Bengasi emana dalle stradette chiuse tra le bianche mura di case senza finestre e senza tetto; conosciuti gli arabi di città, sorge ben presto il desiderio di avvicinarsi al Gebel che profila all'orizzonte il suo costone massiccio, di lasciar le case cittadine per le tende, i baracani bianchi dei mercanti del Suk per quelli arrossati dal fango dei beduini, la distesa stepposa della pianura e il piccolo palmeto dei Sabri per la conca verdeggiante del Gebel ove sorge Barce, ampio paesaggio limitato a nord da una leggera ondulazione e a sud dall'aspro gradino della montagna, orizzonte vasto dal quale già sorge quel senso di ampiezza e di solitudine che caratterizza i paesaggi circum-equatoriali dell'Africa orientale. È solitudine però solo apparente, illusione creata dall'immensa distesa dei campi e dalle balze del Gebel, chè l'ampio verdeggiare della pianura è dato dalle colture di orzo e di grano e nel pittoresco bosco della Zorda coloni italiani lavorano duramente a crear nuovi campi. Barce troneggia nel centro, ormai legata alla capitale con un tronco ferroviario e sfoggia il lusso di una bella stazione che si allaccia alla città per un ampio viale di accesso, fiancheggiato dagli accampamenti beduini, brulicanti di donne e di bimbi, di asinelli grigi e di cammelli brontoloni; animale indubbiamente prezioso quest'ultimo, ma di carattere sempre difficile o che sia costretto ad inginocchiarsi per ricevere il carico o che, impastoiato, sia abbandonato al pascolo. Graziosissime casette arabe, basse, ad un sol piano, di una pietra rossastra costituiscono il grosso dell'abitato, circondano la piazzetta dei gelsi, vigilate dal minareto, e si perdono in strade pittoresche dove la terra rossa del Gebel contrasta, in magnifici effetti, col verdeggiar delle siepi di fichi d'India: la piazza centrale è dominata dalle massicce torri del forte turco, sede del Commissariato, e circondata da grandi e comode costruzioni moderne. Il quartiere indigeno di Barce è già tutt'altra cosa di quello di Bengasi: le piccole case rossastre e gli attendamenti che, al di là delle siepi di fichi d'In-

UN QUARTIERE DI DERNA, SITUATO IN MEZZO A STUPENDI PALMETI.

dia, si intravedono anche nel centro della città, dan subito l'impressione che al grasso commerciante placidamente seduto nella bottega del Suk si è sostituito, nell'abituro che ha il colore della pietra del Gebel, il contadino e, nella tenda a strisce nere e bianche, il beduino che deve seguire il gregge nell'alternarsi dei pascoli.

Le greggi sono spesso numerosissime: gruppi di cammelli e di capre, branchi di grosse pecore dal vello folto si incontrano qua e là nella steppa che occupa la parte pianeggiante del Gebel, interrotta, a tratti, da una bassa e fitta boscaglia che copre di un tono cupo le ondulazioni dell'altipiano e si insinua, infoltendosi, nei crudi tagli degli *uadi,* fin nelle valli più profonde. Tamerici, corbezzoli, cipressi dalla larga chioma popolano le ripide balze, sembrano arrampicarsi faticosamente fino agli strapiombi della roccia nuda ove enormi caverne si aprono, o vegetano rigogliosi nel fondo delle valli, tra la sabbia e i ciottoli del torrente asciutto: è l'Uadi el Cuf, chiuso fra due alte pareti di calcare, quasi a picco, dove la più pittoresca e selvaggia vegetazione ha pur trovato modo di insinuarsi; su, nelle ampie grotte e nei vasti ripari sotto roccia, vissero un tempo tribù primitive dalle quali discese la fiera razza di oggi? La strada si snoda nel fondo, tra viali di quei cipressi ad ampia chioma che in Toscana chiamiamo *cipresse,* si arrampica arditamente per le aspre balze, sfocia di nuovo sull'altipiano in una steppa che si perde lontana.

Ed ecco che, in vicinanza di cumuli di rovine, incominciano a profilarsi all'orizzonte magri gruppi di olivi, qua e là qualche torre decapitata si erge da un cumulo di macerie, qualche maschio cipresso lancia al cielo la sua punta sottile; sono le prime tracce evidenti dell'impero dell'Ellade e di Roma: rovine di fattorie e di posti militari o gli ultimi resti inselvatichiti di fiorenti uliveti. Nei dintorni di Zauia el Beda sta, in un folto, magnifico bosco di cipressi centenari, il santuario bianco con la tomba di Sidi Rafa, fedele compagno del Profeta che, si dice, morì a Barce: poi la distesa delle rovine continua ininterrotta e va intensificandosi; lungo strade incassate nella roccia si aprono loculi funerarî, tombe monumentali si alternano con sarcofaghi; si arriva a Cirene attraverso un' atmosfera intensamente archeologica.

NELLA TIPICA «PIAZZA DEI GELSI» A BARCE.

Alla magnificenza ed alla grandiosità di Cirene concorrono due elementi distinti che pur si fondono e si compenetrano in una meravigliosa armonia: lo splendore della natura e l'imponenza delle rovine. Aggrappata al ciglione del Gebel, la città si apre su di un ampio anfiteatro montuoso che domina il vastissimo panorama dell'altipiano fertile e verdeggiante fino al gradino inferiore della montagna che si profila, sullo sfondo azzurro del mare, tagliato qua e là dalle profonde gole degli *uadi*, nereggianti di boschi, spettacolo insieme ridente e maestoso per la luminosa distesa dei campi o per le cupe ombre delle gole montuose; o non, piuttosto, maestoso per l'imponente estensione di rovine che si apre nell'insenatura della montagna, al disotto della Fontana di Apollo? Ecco che la maestà della natura si fonde con la maestà dell'arte nè è possibile scinderle: rovine di templi e di terme, distese di colonne e di are, grandiosità di edifizi e tenuità di mosaici, biancheggiare di marmi tra la rozza pietra del Gebel, mormorio dell'acqua ai piedi della roccia sacra, sotto l'aspro dirupo del monte che si profila netto contro il cielo, coronato di altre grandi rovine: l'*agorà* coi suoi palazzi e con le sue basiliche, coi peristili e le terrazze, ancora affioranti fra la terra erbosa e, tra le due zone di rovine, l'accampamento dei beduini, coi cammelli che pascolano fra le tende rigate e le donne che discendono pel sentiero ad attingere l'acqua alla fonte d'Apollo. Le necropoli che aprono i loro mille occhi giù pei fianchi del monte, formicolano di una densa popolazione che ha eletto la sua dimora nelle camere mortuarie e, tra i capitelli e gli architravi caduti, distende al sole un campionario di stracci multicolori, mentre per le porte basse, tagliate nella roccia, si vedono discendere gli uomini e le donne in spelonche dove, di giorno e di sera, il tenue bagliore di un braciere o, tutt'al più, di una fumosa candela, son tutta la luce. Una moltitudine di statue popola il museo e i magazzini; una sublime opera d'arte si è ricomposta, con fede e tenacia ammirevoli, dai frammenti dispersi fra le rovine: la testa dello Zeus Olimpio.

A monte di Cirene l'antica colonizzazione si estese, sull'altipiano, più verso occidente che verso oriente, più verso Barce che verso Derna: la cruda steppa, che domina nella regione orientale, perde assai presto ogni trac-

IL FONDO DELL'UADI EL CUF.

no, abbian saputo discretamente appartarsi ed isolarsi per non turbare l'armonia delle linee e dei colori: toni violenti del verde delle porte sull'abbagliante candore delle case percosse dal sole; macchie cupe delle siepi che, lungo le rive dell'Uadi contrastano col bianco letto sassoso; piazzette che, ai lati del mercato coperto, avvolto in una quieta penombra, si aprono in un barbaglio di luce violenta chiazzata dalle macchie purpuree dei tappeti che pendono dai balconi e dalle finestre; terrazze che, a sommo delle case, interrompono d'improvviso la linea regolare dei muri fiancheggianti le stradette deserte; cupole della grande moschea che qua e là appariscono, ad uno svolto delle vie, isolate o a gruppi, sovrastanti le case; bianche tombe dei santoni sullo sfondo dei giardini; e su tutto, floride, maestose, le palme che alzano le loro chiome potenti contro il cielo turchino, le banane che tra le larghe foglie offrono il carico penzolante dei frutti, un intreccio di piante, un gorgogliar d'acque, una luminosità di cielo. Dalle porte semichiuse nelle viuzze più tranquille

cia di rovine e si stende uniforme e monotona, interrotta solo raramente da qualche zona di boscaglia, fino al costone che sovrasta Derna. Cirene si aggrappa nuda ai fianchi rocciosi della montagna, Derna si stende mollemente in riva al mare, chiusa fra il verde delle sue palme. Per chi giunge dal Gebel ove, tra la steppa predominante, compariscono soltanto scarsi tratti di bosco basso con flora nettamente mediterranea, l'apparizione dei palmeti fitti e l'abbondanza dell'acqua che corre, in rigagnoli, per tutte le vie di Derna, è come una visione incantata: dalle vecchie viuzze arabe chiuse fra due muri, fino alle ampie vie di recente costruzione, ogni strada è fiancheggiata da file di palme rigogliose, spesso alternate con banane in giardini lussureggianti, che producono in abbondanza uva, datteri, frutta di ogni genere. La città è pressochè intatta entro la sua cornice africana: sembra che i nuovi edifici, costruiti per necessità di amministrazione e di gover-

escon voci argentine di bimbi, il brontolio concitato di una vecchia, il suono monotono dello *zummara*, flauto di canna accompagnato talvolta dalla nota cupa del tamburello: danze sacre di *zauie* o danze profane di donne. Le vere artiste della danza disdegnano i mezzi di accompagnamento moderni e odiano il grammofono anche se ha dischi di musica araba: un qualunque modo per ottenere la cadenza tradizionale è buono: anche una semplice catinella di ferro smaltato. Quale sapienza accumulata dagli avi in secoli e secoli permette alle ragazze arabe di riuscire a mutare una povera catinella in uno strumento musicale? Fatto è che, battuta in ritmo da mani sapienti, la catinella si trasforma in un sonorissimo tamburo al quale si aggiunge il batter delle mani in cadenza e la nenia a bassa voce delle donne presenti: l'orchestra è fatta e la danza incomincia. Violente scosse delle anche, conservando pressochè immobile il resto del

I PALMETI LUNGO LE VIE DI DERNA.

corpo: il viso mezzo coperto da un fazzoletto di seta, il baracano tenuto discosto dalla persona con le braccia un poco aperte nello stesso modo che, nel minuetto, le donne del settecento sollevavano la gonna. Le beduine danzano in ritmo più rapido, non più quasi immobili, ma girando in tondo la stanza: son molto fiere di aver conservato la tradizione di questo tipo di danza, imparato fra le tende degli accampamenti nelle gole del Gebel come, inconsapevolmente, han forse conservato nelle loro personcine sottili e armoniche, nella loro pelle brunastra, nel viso affilato e nei magnifici occhi lampeggianti il segreto d'origine della loro razza indomita.

NELLO PUCCIONI.

(Fotografie del cav. C. Rimoldi, Bengasi).

CONCORSO FOLCLORISTICO A PREMIO

(*fot. avv. E. Biagini, Firenze*)

PESCATORI DI « CÈE » IN UN CANALE DI VIAREGGIO.

Le *Cèe*, ossia « cieche », sono le piccole anguille da poco nate, che scendono al mare lungo le correnti dei fiumi. La pesca di *cèe* è permessa soltanto dal dicembre al marzo; e viene facilmente eseguita con reti a guado, fissate ad una canna mediante un cerchio il quale serve anche di sostegno alla rete stessa.

IL MERCURIO E LE SUE APPLICAZIONI

Liquido, di un bel colore argenteo, mobilissimo ed irrequieto, il mercurio sembra proprio aver derivato questa ultima caratteristica dal « messaggero degli Dei », dal quale prende il nome.

La strana particolarità di presentarsi liquido alle temperature ordinarie (solidifica a —40°, e bolle a +360°) lo ha sempre reso oggetto di vivo interesse e gli ha dato una larga notorietà nel campo scientifico ed in quello popolare, nei quali ricevette rispettivamente le denominazioni assai significative di « hydrargirium » od argento liquido, e di « argento vivo ». E tale interesse si fece più intenso e più giustificato, quando i continui progressi della scienza sperimentale e della tecnica industriale mostrarono che il curioso metallo si prestava ad impieghi ognora più numerosi ed importanti.

Alcuni di questi sono connessi alle proprietà chimiche peculiari del mercurio: così ad es. la facilità colla quale esso può sciogliere quasi tutti gli altri metalli, formando con essi delle leghe speciali (amalgama) solide o liquide, fu messa a profitto nelle miniere aurifere, per estrarre l'oro dalle piriti col processo detto appunto di *amalgamazione*. E le gentili lettrici penseranno certo che l'alipede dio spinge la sua galanteria fino all'indiscrezione allorchè egli si cela dietro la tersa superficie del loro fido specchio! (1).

Altri usi sono invece suggeriti dalle sue proprietà fisiche: così la facile visibilità e la relativa costanza del suo coefficiente di dilatazione fra 0° e 100° lo rivelarono tosto come un ottimo *liquido termometrico;* mentre il peso specifico assai elevato (in media, 13,6 volte maggiore di quello dell'acqua) ne consigliò l'impiego come *liquido barometrico* capace di bilanciare e misurare col minimo di altezza la pressione atmosferica (v. fig. 1).

FIG. 1 - QUANTO È ALTO UN BAROMETRO A MERCURIO E QUANTO DOVREBBE ESSERLO UN BAROMETRO AD ACQUA.

La colonna barometrica, nelle condizioni normali di temperatura e di pressione atmosferica, risulta alta rispettivamente m. 0,76 circa e m. 10,33 circa!

(1) L'amalgama degli specchi è formato da 8 parti di stagno e 2 di mercurio.

Un telescopio singolare.

Una applicazione davvero insospettata fu recentemente proposta dall'astronomo americano ing. Mac Afee, allo scopo di meglio studiare il pianeta Marte, che, come è noto, nell'anno 1924 trovavasi in condizioni di vicinanza alla Terra e quindi di visibilità eccezionali. In un telescopio la parte più importante è lo *specchio parabolico,* destinato a ricevere i raggi luminosi emanati dal corpo celeste che si vuol studiare, e a rimandarli poi, opportunamente riflessi, alla lente oculare e quindi all'occhio dell'osservatore. Dalle dimensioni di questo specchio deriva la luminosità dell'immagine riflessa, e perciò la possibilità di ingrandire l'immagine stessa. Tali specchi sono costruiti in vetro speciale, ed allo stato attuale dell'industria ottica le difficoltà di fusione e di lavorazione impediscono di costruire specchi parabolici di un diametro superiore ai metri 2,50, al quale corrisponde un ingrandimento di 6000 diametri (telescopio del Monte Wilson, Stati Uniti). Il Mac Afee propose allora di costruire uno *specchio a mercurio rotante,* basandosi, del resto, sui buoni risultati che ottenne già nel 1909 il fisico R. W. Wood con un piccolo apparecchio di tal sistema che egli aveva costruito e posto in opera nel pozzo di una casa di campagna presso New York. Ora il mercurio, aggiungendo alla specularità ed alla lucentezza metalliche la proprietà di essere liquido, si presta egregiamente ad ottenere una superficie speculare parabolica affatto simile negli effetti a quelle già ottenute cogli specchi di vetro (v. fig. 2). Il diametro dello specchio proposto doveva essere di m. 15,25, e ad esso, con una lunghezza di telescopio di circa

100 m., avrebbe corrisposto un ingrandimento di ben 30.000 diametri, il che avrebbe portato il pianeta Marte ad una distanza visuale di soli 10.000 km. circa. Tale telescopio non fu effettivamente costruito; ma poichè si tratta sempre di una proposta avente carattere di praticità, nella fig. 3 viene schematicamente illustrata la disposizione delle sue varie parti, aggiungendo che l'apparecchio doveva essere istallato a Chanaral (Cile) alla altitudine di 2500 m., in un pozzo da miniera abbandonato che, essendo posto alla latitudine di 26' e 18'' sud, veniva a trovarsi precisamente sulla verticale di Marte il 24 agosto 1924 ed avrebbe costituito il tubo del gigantesco telescopio.

Pompe pneumatiche, turbine e lampade a vapori di mercurio.

Grande importanza per la costruzione delle valvole termoioniche e dei tubi a vuoto in generale hanno le *pompe* a vapori di mercurio, che permettono di ottenere un alto grado di vuoto. Molto usata nei laboratorî radiotecnici è quella del Gaede.

Con l'apparecchio costruito recentemente dal Langmuir si riesce ad ottenere un grado di vuoto dell'ordine di grandezza di *un miliardesimo* di atmosfera, ossia, praticamente, il vuoto assoluto!

Esso consta di una piccola caldaia elettrica che riscaldando il mercurio produce un getto di vapori. Questi passano con violenza attraverso il recipiente nel quale si vuole fare il vuoto, trascinando con loro le particelle d'aria contenutevi, e conducendole in una comune macchina pneumatica, che le espelle all'esterno. I vapori di mercurio si condensano invece in essa, per il raffreddamento che vi subiscono, e vengono ricondotti in caldaia. Il procedimento viene ripetuto più volte, fino ad ottenere quel grado di vuoto che si desidera.

Da qualche anno si è anche pensato di trar profitto del basso punto di ebullizione del metallo per costruire delle *turbine* a vapori di mercurio, per gruppi elettrogeni.

Il funzionamento è perfettamente analogo a quello delle comuni turbine a vapore, ma il rendimento risulta più elevato, anche perchè il ciclo consente il ricupero di una parte notevole del calore impiegato per vaporizzare il mercurio (v. fig. 4). Un gruppo da 1800 kW, progettato e costruito da M. Emmet, funziona già ad Hartford (Stati Uniti) con ottimi risultati. Si sta ora installando, per conto della General Electric Co., un altro gruppo da ben 10.000 kW.

Ed è appunto nell'Elettrotecnica che il nostro metallo trova le applicazioni più notevoli. Fra di esse si possono ancora citare, ad es., la costruzione di *contatti elettrici*, e quella dei *raddrizzatori di corrente* a vapori di mercurio. Ma la massima importanza l'hanno certamente quelle interessantissime *lampade a vapori di mercurio* il cui impiego, limitato dapprima al campo medico e a quello scientifico, va ora sempre più estendendosi anche in quello industriale.

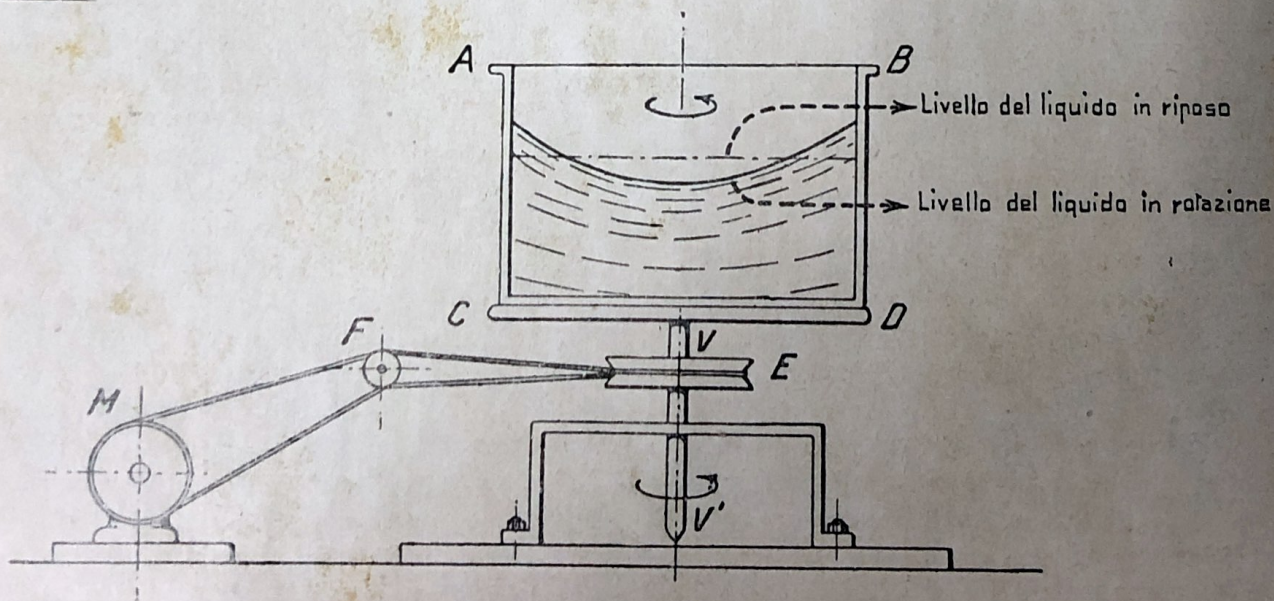



FIG. 2 - COME SI PUÒ OTTENERE LO SPECCHIO ROTANTE A SUPERFICIE DI MERCURIO.
La figura dà lo schema dell'apparecchio usato a tale scopo. Un recipiente cilindrico *A B*, contenente mercurio, ruota solidalmente col piatto *C D* intorno ad un asse verticale *V V*¹ mosso da un motorino elettrico *M* a mezzo delle pulegge *E* ed *F*. Per effetto della forza centrifuga il livello del liquido, da orizzontale, viene ad assumere un profilo parabolico.

Esse sono ampolle di vetro o di quarzo fuso trasparente, i cui elettrodi sono costituiti da pozzetti di mercurio. Nell'interno è fatto il vuoto, e lo spazio prima riempito dall'aria viene occupato dai vapori che il mercurio emette in abbondanza sotto quella bassissima pressione.

Applicando ai due elettrodi una adeguata corrente elettrica, ha luogo nell'interno della lampada una scarica, la quale aumenta assai la produzione dei vapori di mercurio e dà luogo alla formazione di una specie di arco elettrico attraverso ad essi, rendendo luminosa la lampada.

Nella luce così ottenuta mancano quasi totalmente i raggi rossi ed aranciati; essa è invece ricchissima di quelli ultravioletti.

Raggi invisibili, ma in compenso assai energici!

Questi raggi, invisibili all'occhio umano, sono dotati di proprietà particolari.

Così, ad esempio, determinano fenomeni di fluorescenza e di fosforescenza su diverse sostanze organiche: la pelle, le ossa, i muscoli, l'emoglobina, e così via.

Molte sostanze elettrizzate si scaricano sotto l'azione dei raggi ultravioletti, che strappano loro degli elettroni.

L'aria viene da essi fortemente ionizzata: ciò che è assai importante dal punto di vista terapeutico.

Notevolissima è poi la loro azione chimica: ci limiteremo ad accennare alla trasformazione dell'acqua in acqua ossigenata e dell'ossigeno dell'aria in ozono, alla vulcanizzazione a freddo del caucciù, alla formazione di amido e di zucchero dall'anidride carbonica e dal vapor d'acqua.

Quest'ultimo processo (fotosintesi) ha dato motivo al Berthelot di prevedere la possibilità di preparare degli alimenti dai gas dell'atmosfera, opportunamente irradiati: con che si sarebbe risolto una buona volta il problema di riuscire davvero... a campar d'aria!

Intensa e rapida è l'azione battericida dei raggi ultravioletti: da tempo essi sono infatti impiegati per la sterilizzazione dell'acqua, del latte, dei vaccini. Vari alimenti (latte, carne, tuorlo d'uovo, olio, ecc.) acquistano un notevole valore terapeutico se vengono sottoposti all'irradiazione con raggi ultravioletti (processo di jecorizzazione).

Direzione di Marte

R R P R'' R'' R' R' R R R' R' S

FIG. 3 - SCHEMA DEL TELESCOPIO MAC AFEE (pozzo della miniera abbandonata di Chafiaral (Chile) profondo circa 100 metri). I raggi diretti R provenienti dal pianeta incontrano la superficie dello specchio parabolico S a mercurio rotante, dalla quale sono riflessi secondo R'. I raggi riflessi R' incontrano la base di un prisma P a riflessione totale, dal quale escono nella direzione P R'' per essere infine raccolti dall'oculare dell'apparecchio di osservazione. Lo specchio è mosso da un motore elettrico azionato da un gruppo elettrogeno posto fuori del pozzo da miniera, e la necessaria regolarità di rotazione viene ottenuta a mezzo di un giroscopio applicato all'asse dello specchio stesso.

Il "sole artificiale".

L'arte medica, che già da tempo utilizza alcuni composti del mercurio (calomelano, sublimato corrosivo, ecc.) fa ora anche un esteso impiego dei raggi ultravioletti, per la loro azione benefica sull'organismo umano, azione molto simile a quella che su di esso esercitano i raggi solari.

Essi agiscono sul sistema nervoso (azione analgesica, risveglio di attività), sul sangue (aumento dei globuli), sugli scambi della nutrizione, sulla fissazione del calcio nelle ossa, e così via.

L'irradiazione si fa per mezzo di apparecchi muniti di lampade di quarzo, che sono le più trasparenti per i raggi ultravioletti. Per tali lampade e tali apparecchi eravamo fino a pochi anni fa interamente tributari dell'estero; ora invece ne abbiamo di ottimi, di fabbricazione completamente italiana, come quelli rappresentati dalle figure 5 e 6.

Altre interessanti applicazioni.

Delle proprietà dei raggi ultravioletti si può trar profitto per l'imbianchimento delle tele, degli olii e dei grassi, per trasformare l'olio di lino in linoleum, per stimolare l'attività vegetativa delle piante, per aumentare

FIG. 4 - SCHEMA DEL GRUPPO ELETTROGENO EMMET A VAPORE DI MERCURIO.

Il mercurio viene portato all'ebullizione e vaporizzato nella caldaia (a circa 400°), ed il vapore va ad azionare la turbina. Uscendo da questa passa nel condensatore, dove si raffredda e ritorna liquido, cedendo il suo calore all'acqua ivi contenuta, la quale a sua volta si vaporizza e va ad azionare una turbina supplementare. Dal condensatore il mercurio liquido passa poi di nuovo nella caldaia di riscaldamento, e si ripete così il ciclo.

la produzione del latte e delle uova, per ottenere la lucentezza delle tavolette di cioccolata e delle pelli verniciate, e così via.

Il fatto che i raggi ultravioletti suscitano la fluorescenza di numerosi corpi, ne permette l'impiego per le diagnosi (in dermatologia) e per le analisi. È infatti possibile con essi esaminare rapidamente e colla più assoluta sicurezza le varie sostanze, e scoprire se sono falsificate, adulterate, o commiste con sostanze di altra natura non riconoscibili alla luce naturale (fig. 7).

Le cancellature e le falsificazioni di assegni e di documenti in genere sono rese evidenti, e così pure le falsificazioni di perle, di diamanti, di quadri, ecc.

Insomma, tanto nel campo bancario che in quello industriale ed in quello poliziesco i raggi ultravioletti rendono servigi veramente preziosi.

Tubi luminescenti contenenti neon e vapori di mercurio sono poi largamente impiegati per la decorazione di locali, poichè danno luogo ad una simpatica luce bicolore: rossa nelle sezioni più ristrette, azzurra in quelle più larghe.

Le esperienze di Herz, Miethe, Habers, Stammerich, Nagaoka, hanno recentemente risuscitato la questione della « pietra filosofale », lasciando intravedere la possibilità di trasformare il mercurio in oro, per mezzo delle lampade a vapori di mercurio.

La cosa è tuttora assai discussa: noi quindi, senza cullarci in questa rosea, anzi aurea speranza, abbandoniamo ora il campo delle applicazioni del mercurio per vedere da quali minerali ed in qual modo si ottenga il metallo.

Minerali del mercurio, loro origine e loro giacitura.

L'unico minerale di mercurio che abbia vera importanza industriale è il monosolfuro (HgS), detto *cinabro,* che presenta delle spiccate analogie cristallografiche col quarzo. Il cinabro, se puro, ha un peso specifico elevato (8,1) e un bel colore rosso cocciniglia; la polvere è rosso vermiglio intenso. Normalmente però il minerale presenta impurità di sostanze argillose

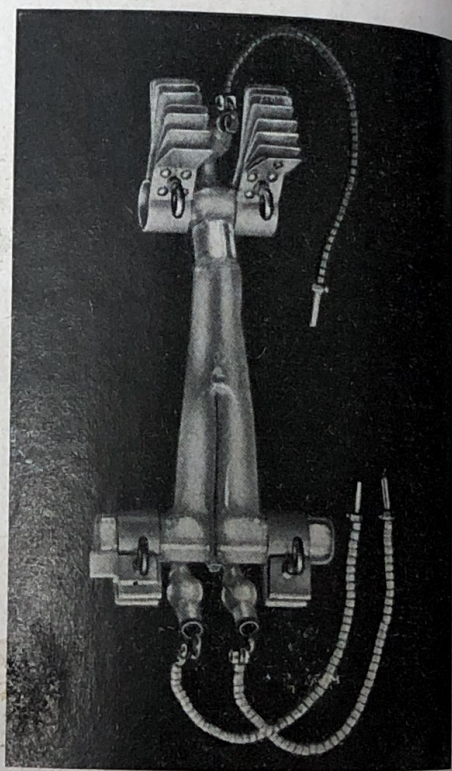



FIG. 5 - UNA LAMPADA PER LA PRODUZIONE DI RAGGI ULTRAVIOLETTI.

L'ampolla è di quarzo fuso, trasparentissimo per detti raggi, e gli elettrodi sono costituiti da pozzetti di mercurio. La scarica elettrica nei vapori di mercurio contenuti nell'interno dell'ampolla dà luogo ad un arco luminoso, ricchissimo di raggi ultravioletti. - Ai due estremi della lampada si vedono le alette di raffreddamento.

che gli conferiscono un colore grigiastro, oppure di sostanze bituminose, ed ha allora un colore bruno-fegato.

L'estrazione del minerale cinabrifero e la sua lavorazione dànno luogo ad una fiorente industria italiana, ed in questo campo la nostra Nazione dà un contributo assai notevole alla produzione mondiale, della quale rappresenta oltre un terzo. Ma di questo si dirà poi: vediamo ora quale origine abbia il minerale e come si presenti nei suoi giacimenti.

Si è notato, fra l'altro, che i giacimenti cinabriferi si trovano di solito in stretta relazione con rocce eruttive recenti: ci si presenta perciò assai attendibile l'ipotesi che essi siano da considerarsi essenzialmente come un deposito di acque termali. Infatti, nella maggior parte delle eruzioni vulcaniche si è constatato lo sgorgare di acque termali che, al pari delle emanazioni gassose (solfatare, putizze, moffette, soffioni, ecc.) accompagnano e seguono le eruzioni come manifestazioni secondarie dell'attività vulcanica. Le acque calde, ricche di sostanze minerali disciolte, salendo dal profondo verso la superficie del suolo, diminuivano notevolmente di pressione e di temperatura, liberando nel contempo i gas che tenevano disciolti. Perduto così in gran parte il loro potere solvente, esse depositavano negli strati che venivano a mano a mano attraversando quasi tutte le sostanze minerali che tenevano disciolte, fra cui il mercurio (contenutovi probabilmente allo stato di polisolfuro) sotto la forma di cinabro. La deposizione potrebbe essere stata facilitata da reazioni chimiche avvenute al contatto delle rocce che le acque successivamente attraversavano nel loro cammino ascensionale, e che avrebbero agito in certo qual modo da precipitanti. L'ipotesi avanzata spiega bene come il minerale utile non soltanto si trovi sotto forma di impregnazioni e depositi in rocce di età geologica e di natura petrografica assai diverse (1), ma vi si presenti inoltre senza

FIG. 6 - UN APPARECCHIO «ACTINIA» A RAGGI ULTRAVIOLETTI, PER APPLICAZIONI MEDICHE («SOLE ARTIFICIALE»).
La lampada a vapori di mercurio è situata nella calotta metallica, che è mobile in tutte le direzioni, per poter dirigere i benefici raggi sul punto che interessa. Stando ad 1 m. di distanza bastano 3 minuti di esposizione per avere l'eritema!

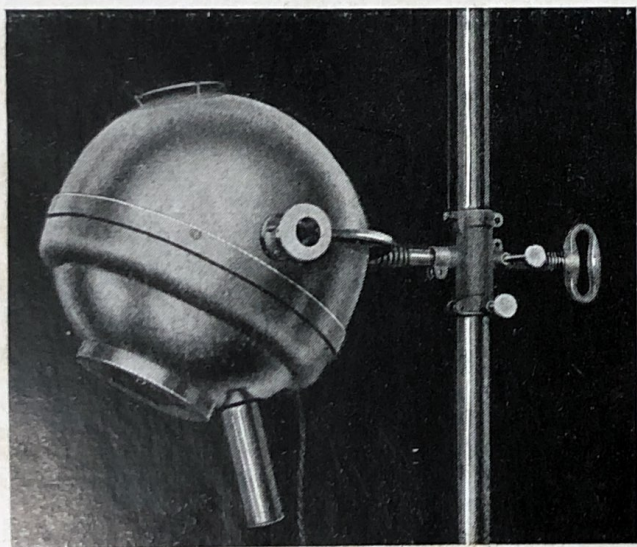



FIG. 7 - UN APPARECCHIO «ACTINIA», CON FILTRO PER LE ANALISI MEDIANTE I RAGGI ULTRAVIOLETTI.
Selezionando con un apposito filtro le radiazioni prodotte da una lampada a vapori di mercurio, la luce così filtrata (luce di Wood) determina su molti corpi delle fluorescenze e fosforescenze caratteristiche, che servono al loro immediato e sicuro riconoscimento. - Così, ad es., è facile scoprire la eventuale presenza di farina di soja nella farina di frumento: il frumento dà una fluorescenza verde-azzurra, mentre quella della soja è giallo-verdastra. Questo nuovo metodo di analisi è ormai largamente impiegato anche nel campo industriale. - Il filtro è formato da una lastra di un vetro speciale, montata in una calotta di alluminio che si applica alla calotta superiore dell'apparecchio.

(1) Così, ad es., la regione mineraria di *Idria* interessa prevalentemente dolomie e calcari conchigliari *del muschelkalk*, scisti calcari e marnosi ed arenarie *di Wengen*, banchi *del Werfeniano*, calcari a radioliti *del cretaceo*, arenarie e scisti argillosi ed ocracei *del carbonifero*.

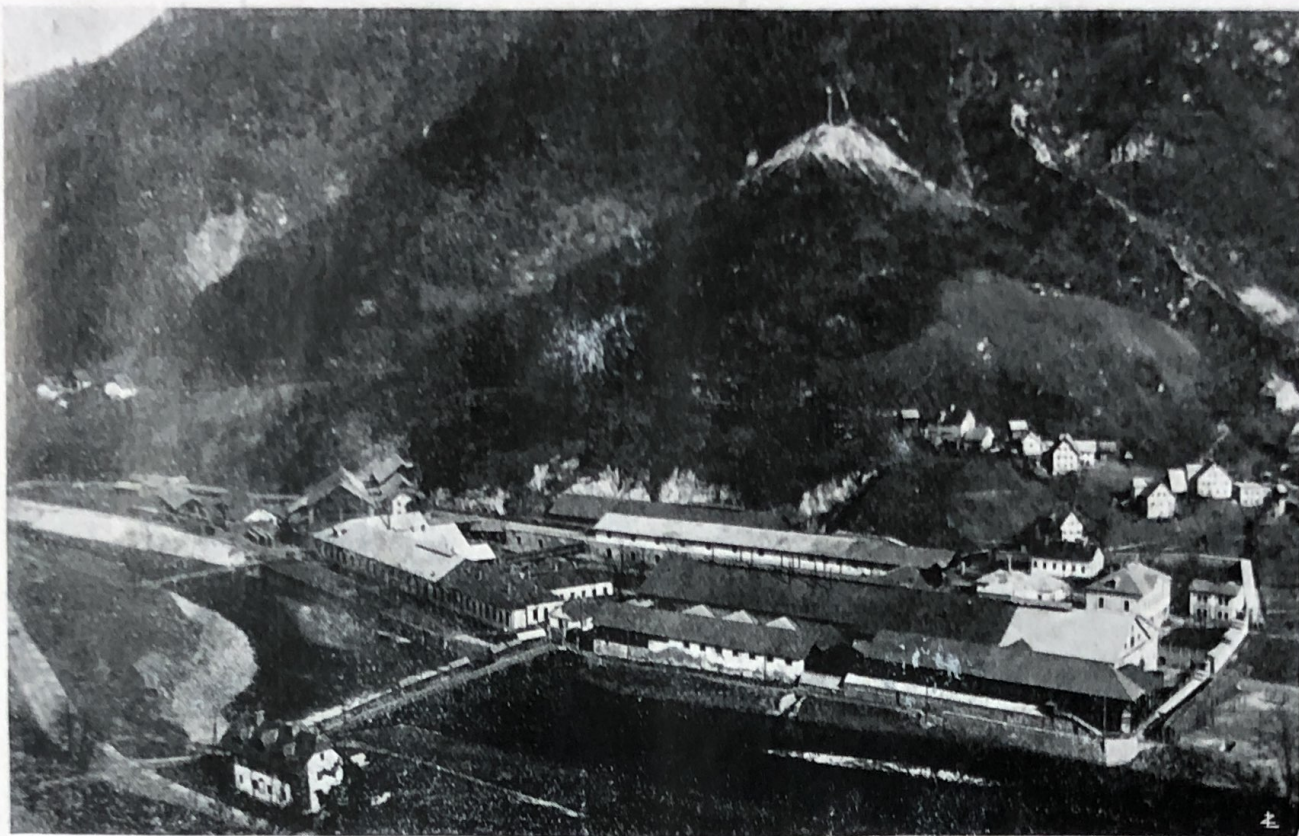
Nella zona del *Monte Amiata* la mineralizzazione si riscontra invece in rocce del *pliocene* (Cerreto Piano), *dell'eocene* (Siele, Solforate, Morone, Cortevecchia, Montebuono), *del lias* (Cornacchino), del *lias* e dell'*eocene*

VEDUTA GENERALE DI IDRIA.
Idria è una graziosa e linda cittadina, dal tipico aspetto esotico, che sorse e si sviluppò parallelamente al sorgere e allo svilupparsi della miniera. - Caratteristica è l'industria casalinga dei pizzi e dei merletti, alla quale si dedicano le donne.

un tipo costante e definito: si hanno infatti ammassi irregolari, lenti e banchi, vene e filoncelli, impregnazioni finissime, e così via, a seconda delle diverse circostanze locali. L'ipotesi riceve inoltre attendibilità dal fatto che in alcune regioni cinabrifere, ad esempio quella del Monte Amiata sgorgano tuttora acque termali, e vi sono frequenti le putizze di acido carbonico e di idrogeno solforato: queste ultime, anzi, in alcuni punti ostacolano seriamente i lavori minerari.

Fra i minerali che accompagnano il cina-

IL POZZO EMANUELE.
È uno dei principali e serve a sollevare ed a condurre all'aperto il minerale che viene scavato nelle gallerie orizzontali poste a diversa profondità sotto il suolo. Il trasporto verticale degli operai e del minerale viene effettuato mediante poderosi ascensori meccanici.

(Abbadia S. Salvatore, Bagni S. Filippo). In misura più o meno rilevante il fenomeno si osserva anche negli altri giacimenti cinabriferi.

R. MINIERA D'IDRIA.
Veduta generale dell'officina metallurgica.

bro nei suoi giacimenti toscani, e che hanno evidentemente la medesima origine, si notano i solfuri di arsenico e di antimonio (realgar, orpimento, antimonite); in qualche località si è pure osservato il solfato di stronzio (celestina), inoltre il gesso, (solfato di calcio idrato), dovuto quest'ultimo a reazioni chimiche dei composti solforati contenuti nelle acque, sulle rocce calcari ivi da esse attraversate. Nel giacimento di Idria il cinabro è invece misto prevalentemente a quantità sensibili di sostanze bituminose e di idrocarburi: caratteristico del giacimento stesso è appunto un minerale — detto *Idrialite* — di origine organica. Quivi la mineralizzazione è avvenuta in alcuni punti attraverso una dolomia così ricca di fossili che il minerale viene chiamato «*corallo*» (korallenerz). Ai collezionisti si può anche ricordare che le gallerie della miniera di Idria si presentano tappezzate per lunghi tratti da splendidi cristalli aciculari di *epsomite* (solfato idrato di magnesio) così fitti che le pareti e la vôlta delle gallerie sembrano ricoperte da un candido vello, di aspetto tra il sericeo ed il lanoso.

I CANTIERI ALL'INGRESSO DEL POZZO VITTORIO.

Come s'estrae il mercurio dal suo minerale.

Nelle miniere italiane l'estrazione del mercurio si compie direttamente sul posto mediante grandiosi impianti industriali ispirati ai più moderni sistemi metallurgici, col doppio vantaggio di eliminare i pericoli dell'idrargirismo e di utilizzare nel contempo con buon rendimento il minerale a basso tenore. I vapori di mercurio sono infatti estremamente velenosi, e ciò costituiva un serio ostacolo alla sua trattazione metallurgica, prima che fossero introdotti gli attuali perfezionati ed innocui metodi di lavorazione. È inoltre da notarsi che il tenore medio del minerale utile è sempre assai basso, variando dalla media normale del $0{,}5 \div 0{,}7$ % all' $1{,}5 \div 2$ % delle zone più ricche: cogli antichi sistemi si era perciò costretti ad un preventivo arricchimento del minerale per poterlo lavorare.

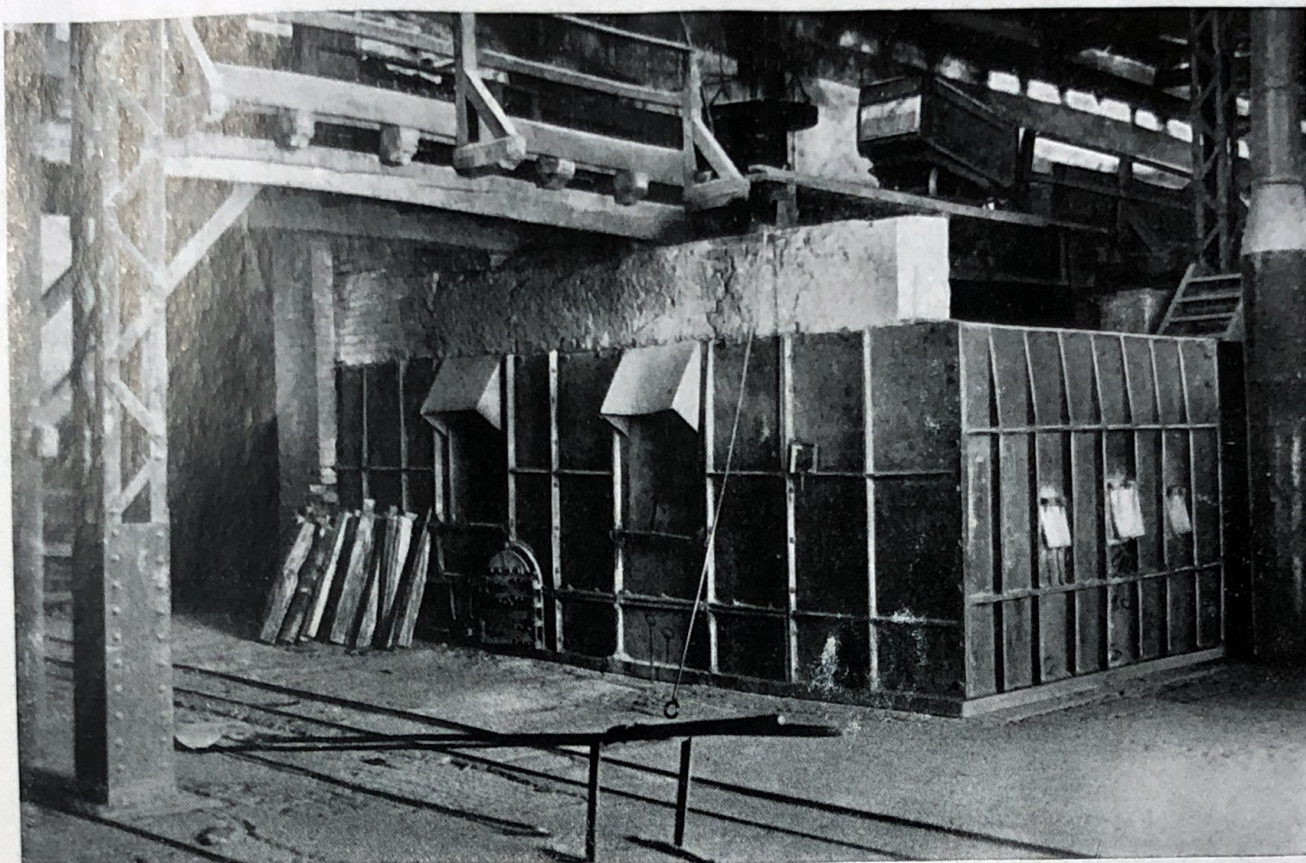
L'operazione fondamentale della metallurgia del mercurio consiste nel liberare il cinabro dallo zolfo che esso contiene, trasformandolo così in mercurio metallico. Ciò si ottiene facendogli subire una arrostitura ossidante, mediante la quale lo zolfo, a mano a mano che si libera, si combina coll'ossigeno atmosferico dando anidride solforosa, mentre il metallo — che è difficilmente ossidabile — passa inalterato allo stato di vapore, per essere poi condensato col raffreddamento. Tale processo ossidante si compie nei forni Cermak-Spirek, in quelli a torre (o a tino), ed in quelli rotativi, mentre la condensazione avviene in speciali apparecchi tubolari.

Il minerale quando arriva dalla miniera è spesso alquanto umido, e viene quindi anzitutto fatto asciugare in essiccatoi piani riscaldati a legna, oppure in essiccatoi rotativi, che sono riscaldati dal gas prodotto da piccoli gasogeni a legna od a lignite. Questi ultimi, mentre asciugano il minerale, compiono automaticamente la classificazione del prodotto in relazione al diverso volume del medesimo: tale operazione è resa necessaria dal fatto che a seconda della sua varia grossezza il materiale deve venire trattato in forni di tipo diverso. Per mezzo di tamburi aventi fori di diversi calibri si formano così tre categorie: minerale grosso (diametro superiore ai 35-40 mm.), destinato ai forni a torre; minerale medio (grossezza da 5 a 40 mm.), destinato ai forni Spirek; minerale fino (grossezze inferiori ai 5 mm.), destinato ai forni rotativi (1).

Ottenuto così con i sistemi ora visti il mercurio allo stato di vapore, quest'ultimo deve venire poi condensato.

L'apparecchio per la condensazione è unico per tutti i tipi di forno, e consta essenzialmente di una serie di tubi di grande sezione, cementati nelle giunture ed irrorati esternamente da getti continui di acqua fredda. I tubi sono di ghisa nel primo tratto più caldo, e di cotto nel secondo; sono disposti a serpentino in un piano verticale, e comu-

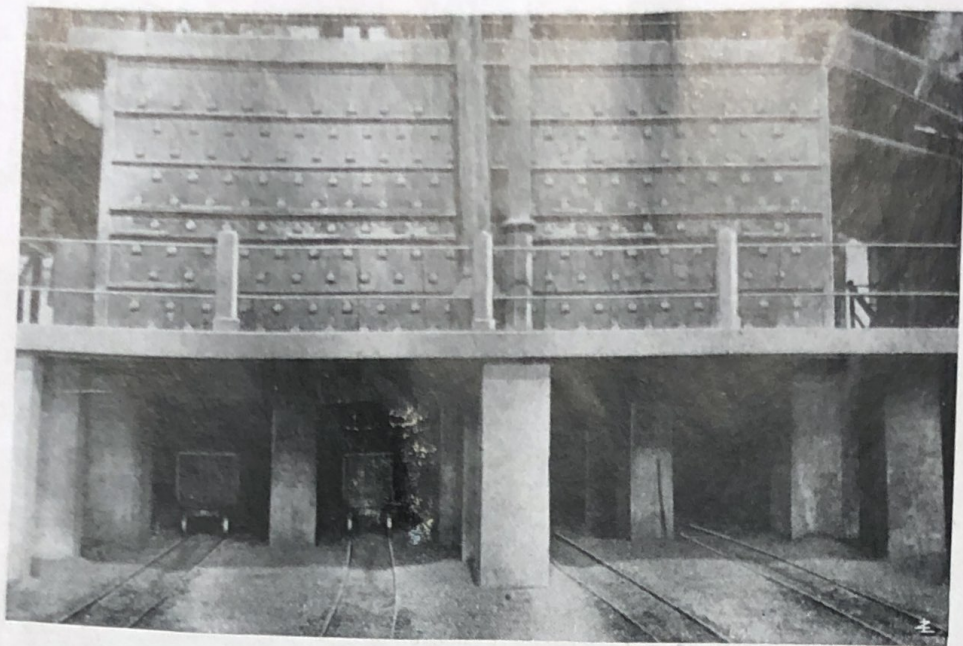
LA PREPARAZIONE MECCANICA DEL MINERALE.
Prima di venir caricato nei forni riduttori, il minerale greggio deve essere liberato dalle sostanze estranee mediante una accurata «cernita», che vien fatta sopra speciali nastri trasportatori, rappresentati in figura. - Viene poi diviso e classificato in ordine di grossezza, indi passato ai forni.

(1) Nella miniera di Idria l'asciugamento preventivo del minerale non è necessario, contenendo esso in media solo l'1,5-2 % d'acqua. Vi sono 13 forni a tino (oltre agli Spirek) che vengono usati durante i periodi di pulitura degli Spirek, oppure quando vi sono dei «neri» molto abbondanti da utilizzare. La miniera è molto asciutta: l'acqua filtrante non supera in totale 1 mc. al 1".

UN FORNO A RIVERBERO.
Per ridurre il cinabro a mercurio metallico si possono impiegare tipi diversi di forni, più o meno perfezionati, a seconda della grossezza e della qualità del minerale impiegato

nicano nella parte inferiore — mediante chiusura idraulica — con vasche di legno ripiene d'acqua ed intercomunicanti. Nei tubi e nelle vasche si depositano così i prodotti della condensazione, sotto la forma di mercurio metallico ($30 \div 40\%$) e di una poltiglia nera contenente i prodotti solidi e liquidi della combustione, assieme al restante del mercurio. Tale poltiglia costituisce i cosidetti «*neri*». I prodotti gassosi della combustione passano dall'apparecchio di condensazione dapprima in camere di legno munite di numerose tramezze che, facendo diminuire la velocità e la temperatura dei gas, favoriscono il depositarsi dei prodotti fuligginosi rimasti ancora in sospensione, poi passano al camino (1). Sul condotto del camino sono posti degli aspiratori centrifughi (costruiti con materiali inattaccabili dai gas), che hanno lo scopo di determinare nei forni e negli apparecchi successivi un leggero tiraggio, ossia una depressione d'aria che impedisca le possibili emanazioni di vapori mercuriali da essi.

(1) Nella miniera di Idria vi è un aspiratore centrale che aspira i gas provenienti dai vari apparecchi di condensazione, li porta in una camera unica sotterranea dove essi circolano per 4 volte, e li invia poi al camino di scarico.

I «neri» sono costituiti da mercurio allo stato metallico ed allo stato di sali, da polvere di minerale, da fuliggine, da ceneri e da sostanze catramose. Una volta al mese, di solito, si raccolgono i neri depositatisi nelle vasche dei condensatori e sulle pareti di questi ultimi. Essi vengono trattati in apparecchi speciali, detti «*estrattori*», che non sono altro in sostanza che delle vere e proprie impastatrici centrifughe (fig. ultima). In essi i neri sono impastati con calce viva asciutta, la cui azione chimico-fisica (essenzialmente sgrassante) provoca la separazione del mercurio metallico, che sgocciola attraverso un tubo e viene raccolto in vaschette. L'operazione è per il visitatore molto interessante, ed il vedere le belle goccioline formarsi a mano a mano e sgorgare poi come per incanto dalla massa scura, produce anche in chi non sia profano un effetto di stupore e quasi di incredulità, tanto par strano che da quella poltiglia poco olente e di aspetto fangoso possa scaturire limpido ed argenteo il nostro metallo!

Si ricupera così circa il 90 % del mercurio totale dei neri, ed il metallo viene ora liberato dalle impurità residue mediante una

UN FORNO SPIREK.
La carica vien fatta dall'alto ed il minerale scende attraverso piani successivi di tegoloni angolari di terracotta refrattaria, fra i quali si trovano spazi percorsi in senso ascendente da una fiamma ossidante, ottenuta con la combustione della legna. Le superfici dei tegoloni risultano inclinate di 45° sull'orizzonte, ed il materiale cade da un piano all'altro, distribuendosi automaticamente in modo da presentare tutti i punti della sua superficie all'aria calda che sale dal basso incontro ad esso. La carica si compie ogni due ore circa, e la permanenza del minerale nel forno può raggiungere anche le 46 ore. Ogni forno può trattare da 6 a 12 (talora 24) tonn. nelle 24 ore.

semplice decantazione attraverso una serie di vasi di vetro comunicanti fra di loro nella parte inferiore. La separazione avviene facilmente, dato il peso specifico del mercurio tanto superiore a quello delle impurità: queste ultime vengono così a galleggiare alla superficie di esso e possono essere in tal modo asportate. Negli estrattori si ha, dopo l'operazione, un residuo dell'impasto dei neri colla calce: tale residuo contiene in media ancora il 10° del mercurio totale dei neri, prevalentemente sotto la forma di sali (solfuri, ecc.), e viene a sua volta utilizzato, caricandolo di nuovo nei forni per subirvi un secondo trattamento di riduzione.

Dopo aver subita la detta depurazione, il metallo viene racchiuso in recipienti cilindrici di ferro («bombole»), della capacità di kg. 34,500, corrispondente a 76 libbre inglesi, e raccolto nei magazzini.

Le principali miniere cinabrifere del mondo.

I giacimenti cinabriferi si trovano in zone assai lontane l'una dall'altra e ben diverse fra di loro. Fra quelli esteri di maggiore importanza si possono citare quelli di Almaden (Ciudad Real, Nueva Castilla) nella Spagna meridionale, quelli di Nikìtowka (Ekaterinoslaw) in Russia, e quelli americani (New Almaden, New Idria) che si trovano scaglionati lungo la Catena costiera della California. Dei giacimenti italiani, oltre a quelli già accennati di Idria (Venezia Giulia) e del Monte Amiata (Toscana) sono degni di menzione quelli antichi della Vallalta di Gosaldo e Sagron, posti tra il bellunese ed il Trentino, ed il giacimento recentemente scoperto alle Allumiere della Tolfa presso Civitavecchia. Delle miniere suddette, solo

UN FORNO A TORRE.
Serve per il trattamento del minerale grosso, che vi viene caricato assieme a del carbone di legna, e ricorda nell'aspetto i forni a tino usati per la cottura della calce. Ogni forno può trattare da 8 a 10 tonn. nelle 24 ore. Il minerale minuto viene invece caricato nei forni rotativi, riscaldati a gas, e capaci di trattare da 25 a 30 tonn. di minerale al giorno.

quelle di Idria e di Almaden sono sfruttate da più secoli, e nonostante questo presentano una costanza e regolarità di produzione che dà buoni affidamenti anche per l'avvenire. In quelle dell'Amiata lo sfruttamento razionale ed intenso data soltanto da circa sessant'anni. Quanto alla potenzialità delle due miniere italiane, si calcola che quelle toscane possano dare in media dal 20 al 25 % della produzione mondiale, e quelle di Idria il 20 % all'incirca.

GLI ESTRATTORI DEL MERCURIO DAI «NERI».
Gli «estrattori» destinati a ricuperare il mercurio contenuto nei «neri». Questi vengono impastati con calce viva asciutta, la cui azione, unitamente a quella della forza centrifuga, provoca la separazione dal mercurio metallico, che si raccoglie nella vaschetta inferiore.

La escavazione del minerale non presenta caratteristiche di speciale interesse che possano giustificare una descrizione anche sommaria dei metodi da essa seguiti, metodi che, pur essendo sostanzialmente quelli in uso in tutte le miniere in genere, possono presentare qua e là delle varianti, in relazione alla diversa natura e durezza delle differenti categorie di rocce incontrate durante l'escavazione.

Come già si è accennato, in conseguenza della diversa natura della roccia mineralizzata, si hanno differenti tipi di minerali cinabriferi, distinti dai minatori con nomi locali, spesso assai caratteristici. Così ad Idria, oltre al minerale di tipo comune, a tenore variabile, ed al tipo corallo (korallenerz) già visto, abbiamo il tipo acciaio (stahlerz) ed il tipo fegato (lebererz).

Imprese di questo genere richiedono evidentemente un ingente impiego di capitali, trovandosi in esse riunite tanto la parte mineraria che quella metallurgica: oltre agli impianti di estrazione e di trasporto del minerale abbiamo qui infatti quelli assai costosi per la sua lavorazione. Grandissimo è poi il quantitativo di legname richiesto per le armature dei pozzi e delle gallerie, nonchè quello occorrente, unitamente al carbone, per l'azionamento dei vari tipi di forni.

La convenienza economica dello sfruttamento delle miniere cinabrifere è quindi, se non subordinata, almeno strettamente connessa alla possibilità di avere sul posto, a prezzo molto basso, buona parte del materiale ligneo occorrente.

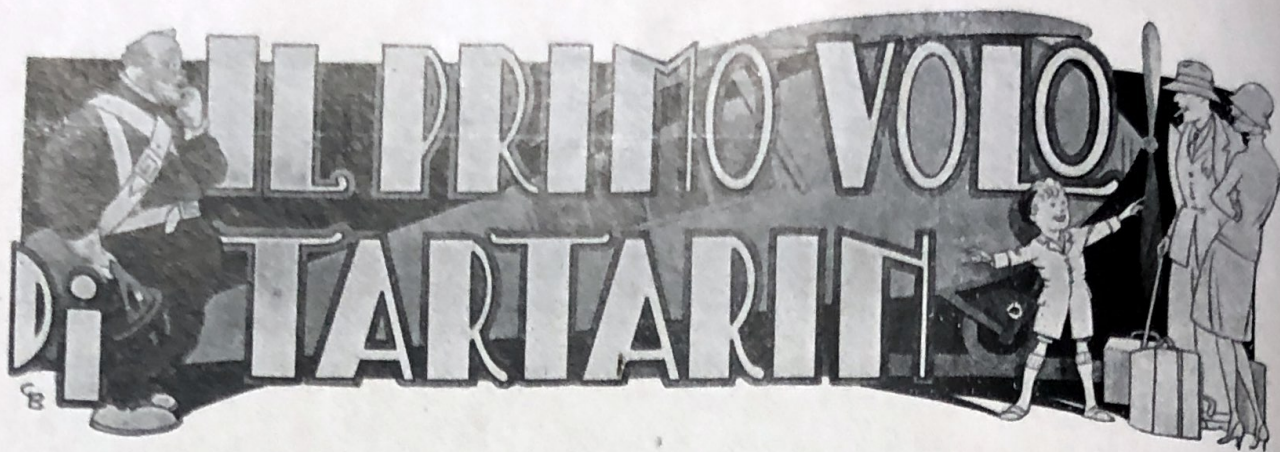
Per tal motivo le Società esercenti dette miniere si sono assicurate in tempo la proprietà di vaste aree boschive, e, dove appena sia possibile farlo, cercano di diminuire il consumo del combustibile, sostituendo alle costose centrali termiche degli impianti idroelettrici, e dei forni elettrici ai forni a legna.

Si noti infine che una piccola parte del mercurio ricavato viene trasformato artificialmente in cinabro, non prestandosi il cinabro naturale agli usi industriali (colore vermiglione, ecc.) per le molte impurezze che contiene. La fabbricazione del cinabro sintetico si compie nelle principali miniere (Amiata, Idria, ecc.) con processi diversi, protetti da brevetto e tenuti gelosamente secreti.

Ing. Dott. SERAFINO DE CAPITANI.

Fotografie cortesemente favorite dalla Direzione della R. Miniera di Idria e dalla Società *Actinia* di Milano (*N. d. R.*)

IL PRIMO VOLO DI TARTARIN

Pregiudizi.

In bocca al lupo!

La parola, di sapore un po' forte, fu detta cordialmente, mentre i due uomini chiudevano il piccolo boccaporto dell'idroplano e ci bloccavano nella cabina.

Qualcuno rabbrividì un tantino; altri, più navigato, sorrise: ma non vorrei giurare che quel riso non fosse un po' forzato. L'augurio degli uomini del mestiere aveva reso presente e quasi materiale innanzi agli occhi di tutti noi, volatori novellini, l'idea del pericolo, pensata intensamente, ma pudicamente non confessata. E il piacere per la « bella avventura » fu travolto, per un breve attimo, da un senso d'angoscia. Poi, già alzati a volo sulla città verde e ridente, si dimenticò quel breve momento penoso e i dubbi che l'avevano preceduto e il batticuore che l'aveva accompagnato: e si pensò soltanto a godere la gioia nuova e intensa.

Quest'episodio, in se stesso insignificante, è però indice d'una valutazione del volo e dei pericoli che vi si connettono, largamente, quasi universalmente diffusa tra noi.

Avete sentito mai un conducente di « torpedone » turistico augurarvi « buona fortuna » mentre vi mettete in viaggio per una via alpina tutta svolte e serpentine sospesi sopra abissi vertiginosi? O un capostazione darvi il suo viatico augurale mentre state partendo con un treno espresso che farà 100 chilometri all' ora, volerà su esili rotaie, attraverserà ponti leggeri, entrerà nel fianco delle montagne, sfiorerà altri treni in corsa, s'indirizzerà fulmineo in mezzo alla rete intricata e pericolosa degli scambi? O un comandante di nave propiziarvi le divinità marine? O.... un cocchiere darvi il supremo addio, prima d'arrischiarsi per le vie della città con la sua carrozzella traballante, esposta agli urti dei tram, delle auto, degli autocarri?

E voi, cittadino pedone, vi siete mai ripetuto l'augurio d'andar a finire in bocca al lupo, quando stavate per avventurarvi sulla strada, dove v'attendevano la cotidiana insidia della buccia d'arancio, l'agguato dei veicoli, l'assalto della tegola o del vaso di fiori?

Ebbene: voi che sorridete della prudenza di chi si guarda attorno prima d'attraversare la strada, che solo in grazia della vostra buona educazione non commentate il segno di croce col quale il vostro compagno di viaggio si affida piamente a Dio al momento della partenza, voi trovate che quell'« in bocca al lupo » non era per nulla fuori di posto, quando i due addetti all'idroscalo l'indirizzavano a noi, catecumeni del volo!

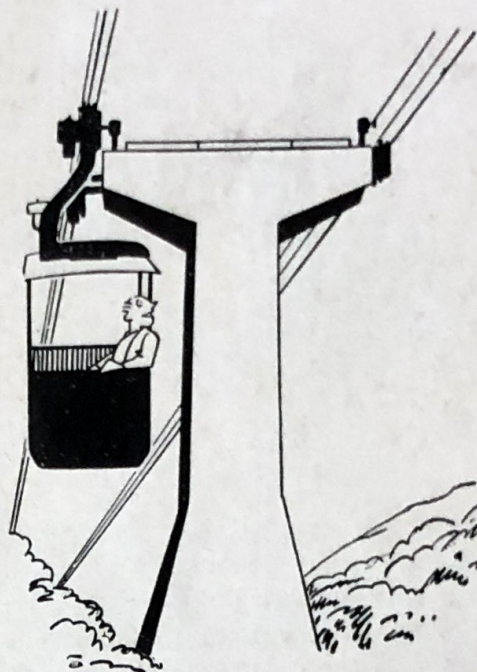
Perchè, muoversi sulla terra o sull'acqua par naturale, anche se si tratti di moto non comodo nè scevro di pericoli: ma volare! il classico: « sentirsi mancar la terra sotto i piedi! ». Scivolando sopra una pista di *bobsleigh* o facendo un salto in lunghezza da un trampolino da sci, o scalando una parete di roccia avete un numero di probabilità di rompervi la testa incommensurabilmente maggiore che viaggiando nel comodo *coupé* d'un aeroplano da turismo; una gita in barca o in *cutter* vi offre la prospettiva di guai forse non minori, nonostante la sua ap-

....PRUDENZA DI CHI SI GUARDA ATTORNO PRIMA D'ATTRAVERSARE LA STRADA....

parenza innocente, di quelli che minaccia un breve volo: ma sotto la neve della pista o del trampolino c'è la terra, la buona, salda terra, magari un po' duretta, ma al di sotto della quale non si va; sotto lo scafo della barca c'è l'acqua, magari un po' umidetta, ma che non fa più paura, da che abbiamo constatato che, in fin dei conti, non tutti quelli che vi si avventurano ci lasciano la pelle. Perfino il vuoto che si apre sotto il carrello della teleferica ha una certa sua amichevole cordialità, interrotto com'è di tratto in tratto, dai saldi piloni: e il sapersi sospesi a qualche cosa, sia pure ad un modesto filo e ad un umile gancio, è pensiero da tranquillare i cuori meno gagliardi!

Ma nell'aria! Un nulla e precipiti. Un nulla e ti sfracelli al suolo e ti sprofondi nel mare e ti bruci con tutto l'apparecchio! Passi il dirigibile, perchè, insomma, che il « più leggero dell'aria » galleggi nell'aria, è cosa che s'arriva ad ammettere: un po' instabile, soggetto a guasti dei motori, dell'involucro, dei piani di stabilizzazione, ma più pacifico, più borghese, già entrato fino a un certo segno nell'ordine dei concetti correnti, da quando i nostri bisavoli salutavano in classiche Odi augurali gli ardimenti novissimi del Signor di Montgolfier.

L'aeroplano è altra cosa: è una violazione aperta delle leggi fisiche, è una sfida baldanzosa a tutto quanto finora abbiamo saputo, veduto, imparato; la coscienza timorata non può non opporvi tutti i pregiudizi radicati nello spirito umano da che mondo è stato mondo. Volere star sospesi nell'aria col più pesante dell'aria, significa.... voler cadere ad ogni costo! Chi l'ha tentato, c'è rimasto: a cominciare da quel povero Zoroastro, vittima delle fisime del grande Leonardo, che per aver tentato di tradurne in atto le pazze idee per poco non ci lasciava la vita! Per non parlare d'Icaro, la prima e più illustre vittima dell'aviazione.... avanti lettera!

Bello vederli volteggiare nel cielo. Bello leggere le gesta eroiche che la loro salda agilità rese possibili durante la guerra. Bello, chi abbia avuto la fortuna di assistervi, lo spettacolo delle esercitazioni militari, con le capriole, con gli « anelli della morte », con tutte insomma le acrobazie

MUOVERSI SULLA TERRA O SULL'ACQUA PAR NATURALE.

....PERFINO IL VUOTO CHE SI APRE SOTTO IL CARRELLO DELLA TELEFERICA HA UNA CERTA SUA AMICHEVOLE CORDIALITÀ....

che esige l'allenamento degli aviatori militari e che ne formano la gloria. Ma.... brrrr! roba da far accapponare la pelle anche a chi sia qualche poco di più che un pacifico e panciuto borghese. Roba da eroici scavezzacolli! da gente che non ha nulla da perdere!.... da matti!

Timori irragionevoli.

Fuori di metafora, il sentimento per il quale tanta parte dell'umanità non si decide ancora a volare si chiamerebbe semplicemente paura. Ma un'altra forte ragione, sebbene meno chiara alla coscienza di molti, è la novità della cosa: non si vola, semplicemente perchè i nostri vecchi non hanno volato; non pare, ed è ragione fortissima. Un'altra potrebbe essere il prezzo elevato del biglietto: chi potrebbe non vuole e, si soggiunge non so con quanta sincerità, chi vorrebbe non può. Ma primissima fra le ragioni è quest'apprezzamento che da quasi tutti si sèguita a fare del volo, come d'uno « sport » audace, pericoloso, eroico, pazzesco. Una Coppa Schneider, che fa turbinare dinanzi agli occhi abbacinati cifre di velocità spaventose, o un raid transoceanico ch'esalta il coraggio magnifico d'un uomo, solo per giorni contro i pericoli del cielo, del mare, della stanchezza fisica; ogni celebrazione, in gene-

....PER NON PARLARE D'ICARO, LA PRIMA E PIÙ ILLUSTRE VITTIMA DELL'AVIAZIONE.... AVANTI LETTERA!

re, d'un grande sforzo individuale, per quanto vittorioso, anzichè giovare a diffondere intorno ai trasporti aerei per passeggeri un' aura di maggior confidenza, aumenta la diffidenza in ragione della cresciuta coscienza delle difficoltà da vincere; la stessa temeraria abilità di quei piloti diventa, alla prudenza di chi tiene i piedi in terra, motivo di preoccupazione.

A torto! Don Abbondio c'insegna che alla paura non si comanda; ma se, nel nostro caso, c'è un mezzo per farsela passare, è proprio il notare la tranquilla e savia sicurezza dei piloti, scevra d'ogni ostentazione di coraggio personale, la prudenza imposta ai loro uomini dalle Società ch'eserciscono servizi aerei per passeggeri, la meticolosa cura con cui s'esamina prima d'ogni partenza il funzionamento dei motori ed ogni più delicata parte dell'apparecchio, i ripetuti oroscopi sullo stato del tempo, che si traggono in ogni scalo di tappa in base alle notizie radiotelegrafate o telefonate, la facilità, talvolta perfino eccessiva, con la quale si sospende il viaggio sol che ci sia il dubbio d'incontrare il maltempo sulla rotta, la relativa frequenza dei casi in cui i piloti stessi si sentono autorizzati a ritornare, magari dopo qualche ora di volo, allo scalo di partenza, per non attraversare una zona di turbamenti atmosferici che, se non metterebbero in pericolo l'apparecchio, arrischierebbero, però, di far passare ai viaggiatori un quarto d'ora poco piacevole.

Nessun altro mezzo di locomozione richiede, è vero, il perfetto funzionamento dei congegni meccanici ch'è richiesto dall' aeroplano, ma non è meno vero che in nessun altro si dànno ai congegni le cure loro prodigate in questo. Magro conforto per chi ha paura? Non tanto, se si pensi che la stragrande maggioranza delle disgrazie aeree dipende da cattivo funzionamento dei motori e che, per un motore ben costruito, ben curato e ben sorvegliato, le probabilità di cattivo funzionamento sono ridotte presso che a zero. E allora, potremo pensare ancora, di fronte a tanta perfezione di macchine e a tanta diligenza degli uomini, che i rischi d'un velivolo da turismo sieno molto maggiori che quelli d'un altro qualsiasi mezzo di locomozione tradizionale?

Ci sono meno scontri di treni, cozzi di tram o d'autovetture, disgrazie stradali d'ogni genere, che sciagure aviatorie. Intendo: in proporzione: tenuto conto, cioè, del numero dei treni, dei tram, degli autoveicoli, in confronto di quello degli aeroplani da passeggeri. So che in un'assemblea internazionale fu proposta una statistica comparativa del genere, e so che in altri paesi è stata fatta, con risultati nettamente favorevoli ai trasporti aerei. E, veramente, anche a leggere soltanto le modeste statistiche della sola aviazione civile italiana nel 1927 c'è da non servirsi più d'altro mezzo di trasporto, proprio per ragione d'incolumità del viaggiatore: le gravi sciagure aviatorie sono, a tutt'oggi, nè più nè meno che zero; gli incidenti d'una certa gravità non vanno più in là del 0.5 %; la regolarità del funzionamento di certe linee sale al 99.39 %. Tutto ciò, espresso in cifre assolute, non porta a numeri alti, perchè esiguo è il numero delle linee e modesta la somma del traffico; ma la percentuale è delle più confortanti, e, confrontata con la percentuale delle disgrazie accadute agli altri mezzi di trasporto, darebbe risultati assoluti e assolutamente confortanti per l'aviazione civile.

Nonostante, noi, che ci commoviamo appena per l'auto precipitata da una scarpata e passiamo oltre in corsa, senza preoccuparci del.... cattivo esempio, che non diamo più che una rapida occhiata alla notizia d'un'imbarcazione capovolta nel lago o al largo sul mare, noi rabbrividiamo sgomenti sentendo che sulla linea, mettiamo, New York-Filadelfia un aeroplano è precipitato e

UNA « COPPA SCHNEIDER », CHE FA TURBINARE DAVANTI AGLI OCCHI ABBACINATI CIFRE DI VELOCITÀ SPAVENTOSE...

che tre viaggiatori sono rimasti carbonizzati. Questione d'abitudine: al pericolo di restar sfracellati giù da una roccia o al piede d'un muraglione ci siamo ormai avvezzi; all'idea di finire carbonizzati bisognerà.... assuefarsi a poco a poco. E quando saremo tutti convinti che anche quello è un modo di morire.... come un altro, nessuno ci penserà più e l'aeroplano diventerà il mezzo di trasporto preferito.

DON ABBONDIO C'INSEGNA CHE ALLA PAURA NON SI COMANDA.

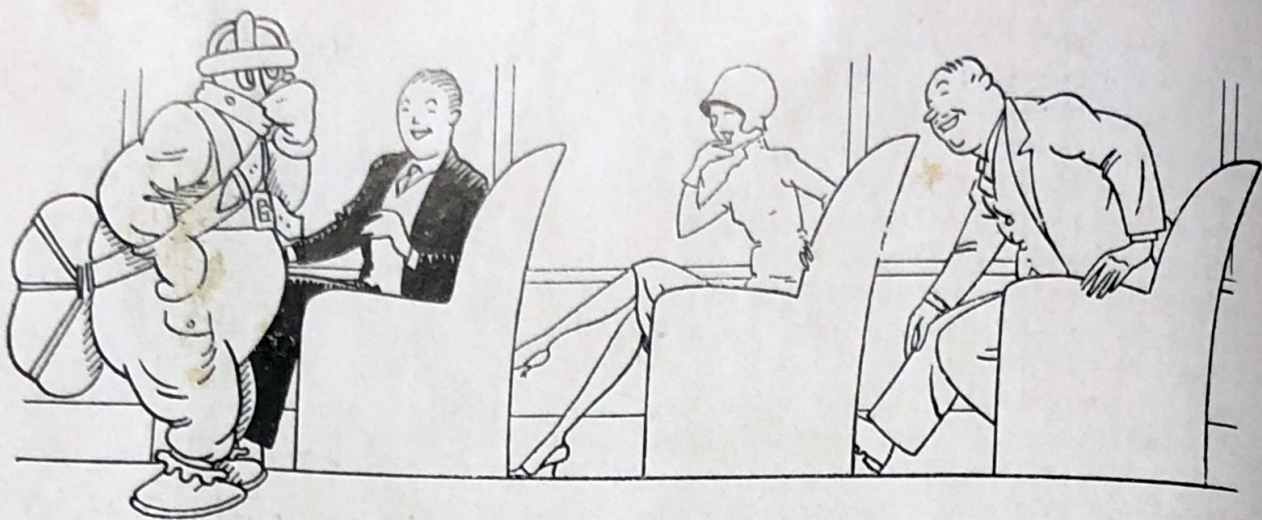
Rapidità e comodità dei trasporti aerei.

Sfido a non preferirlo! Sarà certo il più rapido e per molti riguardi senza dubbio il più comodo! Consultate un orario e vedrete: da Genova a Roma circa 10 ore coi treni più rapidi e meno di 3 ore e mezzo di volo; da Roma a Palermo poco meno che 3 ore di ferrovia e 13 di piroscafo, contro 4 di volo; da Roma a Cagliari 1 ora di ferrovia e 18 di traversata in mare, in confronto delle 3 ore di volo da Ostia; da Venezia a Roma 12 ore di ferrovia e meno che 3 di volo; da Trieste a Zara una media di 12 ore di piroscafo contro 1 e 3/4 di volo. Cifre ormai notissime, ma pur sempre sbalorditive; e tanto più sbalorditive se si pensa alle possibilità che ne emergono per le congiunzioni internazionali: da Vienna a Roma, via Tarvisio e Bologna, ci sono circa 30 ore di ferrovia e 7 di volo, da Brindisi ad Atene circa 2 giorni di traversata e meno di 5 ore di volo, da Brindisi a Costantinopoli, 2 giorni di treno espresso e di piroscafo, di fronte a sole 9 ore e mezzo di volo. E via di questo passo.

Dinanzi a simile rapidità, che, senza più retorica, annulla le distanze, anche un *minimum* d'incomodo — di pericolo maggiore è deciso che non si parla più — in confronto agli altri mezzi di trasporto, parrebbe accettabile: se pur ci fosse! Ma le poltroncine dei *coupés* di aeroplano a 8 o 10 posti sono ampie e comode, imbottite come quelle pigre poltrone che formano la delizia dei nostri salotti moderni; senza spostarsi affatto, uno guarda dal finestrino; ha possibilità di far due passi per sgranchirsi le gambe, almeno quanto in uno scompartimento ferroviario; può ritirarsi in un minuscolo gabinetto; può leggere, scrivere, dormire, sognare, mangiare, a tutto suo agio, molto meglio che in uno scompartimento affollato o in un'automobile per quanto ben molleggiata.

....DISGRAZIE STRADALI D'OGNI GENERE....

Le scosse, inevitabili in auto e in ferrovia, sono, infatti, completamente abolite nel velivolo. Nessun altro mezzo di locomozione vi dà, come questo, il senso dell'immobilità assoluta in piena corsa. Mancano persino le vibrazioni, caratteristiche dei piroscafi in marcia, anche grandissimi. Dopo l'istante brevissimo, al principio del volo, in cui l'apparecchio, ancora a contatto con la terra o con l'acqua, mette a dura prova i visceri del volatore novellino, che si domanda sgomento s'è proprio questa la « sognata gioia » e se non sarebbe più prudente far... macchina indietro, subentra una quiete quasi assoluta, che sbalordisce. Nemmeno qualche leggero movimento di rollìo impresso dal vento o gl'improvvisi abbassamenti del velivolo imposti da necessità di rotta, dànno la stessa noia che può dare il rollìo d'un piroscafo, massa più grande e più pesante. Che se, poi, qualcuno soffrisse il « mal d'aria », fratello gemello del mal di mare, ogni apparecchio è prudentemente provvisto d'eleganti sacchetti di tela cerata o di carta pesante, collocati a portata di mano; ho potuto ripetutamente constatare che il loro effetto è identico a quello dell'ombrello: che si porta nei giorni di nuvolo, perchè.... non piova!

Chiedete se c'è qualche difficoltà nel salire a bordo? Dipende. Nell'aeroplano nessuna:

MA LE POLTRONCINE DEI « COUPÉS » DI AEROPLANO DA OTTO A DIECI POSTI SONO AMPIE E COMODE.

ci s'entra per una porticina di fianco, un poco come s'entrerebbe in un carrozzone di saltimbanchi. Qualche poco di più nell'idroplano, che, per cominciare, non posa sulla terra, poi ha l'accesso dall'alto, sicchè si deve salire qualche gradino per una scaletta esterna, mobile, e scenderne qualche altro all'interno per una scaletta a piuoli, verticale o quasi. Ma è questo l'unico momento di disagio: su certe linee, ridotto veramente ai minimi termini. Di pericolo, nemmeno l'ombra: solo la sensazione sgradevole d'essere un po' ridicoli, nella posa alquanto goffa e indecisa che involontariamente si assume di fronte al problema della salita e, peggio, a quello della discesa. Non dimenticherò facilmente una signora al momento dell'imbarco, piegata in arco, con le gambe da un lato del boccaporto e le braccia dall'altro, le sottane strette, la borsa pendula sul vuoto, la sciarpa da collo e la zazzeretta corta abbandonate al vento, incapace di scendere o di rizzarsi di nuovo! Durò un attimo, durante il quale ansiosamente chiedemmo al Cielo la grazia di non scoppiare a ridere, per rispetto alla Signora e al consorte, turbato da così dolorosa vicenda familiare; ma, appena issata e poi calata a bordo, la nostra bella compagna di viaggio ci diede il buon esempio e fu la prima a ridere, con noi, alle proprie spalle.

Episodi come questo darebbero al viaggio un certo sapore d'avventura. Se non che la morbida e calda imbottitura della cabina non ti consente di cullarti in illusioni eroiche e la perfetta organizzazione di molti aeroscali ti dà ormai la sensazione di trovarti di fronte a un completo congegno organizzativo e burocratico: salotti d'aspetto, sale da bagno, servizio di *buffet* o di *restaurant*, camere per i piloti e, occorrendo, per i turisti, servizio telefonico e radiotelegrafico d'informazione sullo stato dell'aria; e più là le « rimesse » per gli apparecchi, i depositi, i rifornimenti; « capostazione » e uomini di fatica che trattano il velivolo, per noi oggetto di rispettosa ammirazione, con una famigliarità molto promettente; piloti, nei quali la sicurezza tranquilla, caratteristica degli uomini dell'aria, trasforma in padronanza l'intima familiarità con gli strumenti del volo.

Il mondo visto dall'alto.

Dubbi, timori, curiosità, piccoli disagi, tutto s'annulla nella calma che succede ai primi istanti di scuotimento doloroso. Sotto l'apparecchio, ormai librato a volo, la terra s'allontana, insensibilmente e pur rapidissimamente. E la meraviglia per il miracolo, nuovo sempre anche ai veterani dell'aria, sopraffà ogni dubbio, ogni sentimento di.... meno nobile natura.

I filosofi della vita,

SI ENTRA PER UNA PORTICINA DI FIANCO, UN POCO COME SI ENTREREBBE IN UN CARROZZONE DI SALTIMBANCHI....

che c' insegnavano come le cose, considerate dall'alto, acquistassero tutt'altra fisionomia, avevano ragione, prima che in senso metaforico, in quel senso proprio nel quale oggi siamo in grado di vedere, dall'alto, il mondo intero. Mondo nuovo e diverso anche per chi già sia avvezzo a dominarlo dalle grandi cime: chè quel panorama, per quanto vasto, è pur sempre un panorama statico, questo su cui l'occhio spazia dal velivolo è, oltre che più vasto, rapidissimamente mutevole. Nè esiste carta geografica, per quanto perfetta, che possa dare il senso esatto di ciò che si vede, da qualche centinaio di metri d'altezza, lungo un percorso di varie centinaia di chilometri; forse, qualche cosa di più simile direbbe una buona carta plastigrafica, a chi avesse la pazienza e l'arte di leggersela attentamente.

....IL TERRENO DISSEMINATO DI CASE, DI FIUMI, DI ALBERI, PEZZATO DI COLTIVI....

Ma qui tutto ciò si spiega distesamente, quasi senza sforzo, anche sotto l'occhio meno abile ad osservare.

La pianura disseminata di città, di borghi, di case, rigata di strade, di fiumi, di canali, di filari d'alberi, pezzata di coltivi, striata di solchi pronti per la semina, animata di veicoli in corsa e d'uomini al lavoro; i monti, appiattiti e fatti più rotondi, violacei nelle valli fonde da cui vaporano al vento nuvole di bambagia bianca ed opaca; il mare, verde agli scogli, turchino al largo, grigio sotto un cielo grigio, azzurro sotto la carezza delle brezze, bianco nella furia delle onde; il frastaglio della costa che s'inabissa petrosa nell'acqua cristallina e la linea monotona della spiaggia che digrada lenta e gialliccia verso il lontano azzurro del mare aperto: questo, direi, lo sfondo: linee, masse, colori. Ma su questo, la vita, che si svolge nei suoi particolari, ch'è fatta di particolari. Vele pigre, sfiorate dalla marcia frenetica dei transatlantici, automobili che sorpassano sulla via maestra il carro di fieno, greggi che si disperdono per i pascoli profumati, sulle groppe montane, contadini che lavorano col vomere e con la zappa, uomini a crocchio sulla piazza alberata del villaggio, monelli che giocano; e gli uccelli che svolano, giù basso, intorno alla punta del campanile sonante, i fiori che svariano nella grande aiuola d'un giardino.... Via via che l'occhio si abitua alla meraviglia dello spettacolo nuovo, esso coglie sempre nuovi particolari, così nitidi, così minuti, così veri e taglienti, che un'altra e diversa meraviglia — la scoperta del nuovo, e del vecchio e già noto — si sovrappone alla prima.

...LA NOIA, CHE PUÒ DARE IL ROLLIO DI UN PIROSCAFO....

« Si vedono meglio di quassù che da vicino », constata sbalordito il volatore ancora quasi... implume. E si pensa tutti, forse per la prima volta, alla mirabile arma d'osservazione, prima che d'offesa, che l'aeroplano offre agli eserciti in tempo di guerra: vero occhio che fruga la superficie della terra in ogni suo angolo, e rivela i più celati misteri di quello spaventoso e complicatissimo formicaio ch'è un fronte in assetto di difesa o una retrovia in periodo di preparazione d'attacco.

Anche, al vedere così netti i contorni, così giustamente dosati i colori dai quali s'indovinano le differenti altezze e profondità dei monti e dei mari, così esattamente zigzagati i

corsi dei fiumi, si pensa a quello che la fotografia aerea darà d'apporto alla cartografia: e già l'ha esperimentato il nostro Touring, le cui ultime carte delle Zone turistiche al 50.000, tratte da quelle al 25.000 dell'Istituto Geografico Militare, furono in tanta parte corrette e perfezionate in grazia, appunto, di fotografie eseguite da esperti ufficiali della R. Aeronautica.

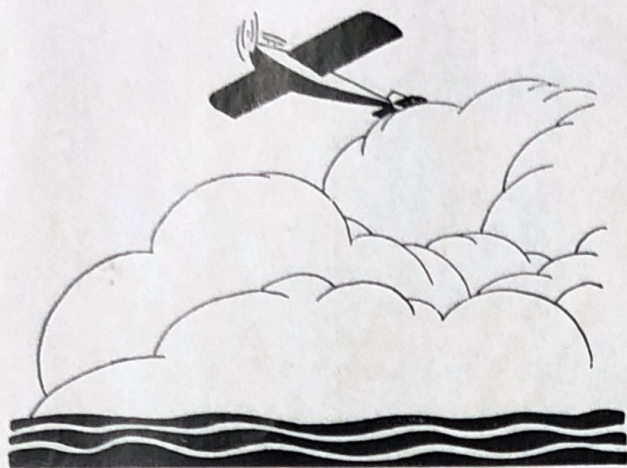
LA GIOIA DI RICONOSCERE DALL'ALTO I LUOGHI NOTI....

Dai 1000 metri in su!

A voler essere onesto, il cronista dovrebbe ammettere che spesso spesso non si pensa a nulla di tutto ciò e ci si abbandona senza controllo al piacere del volo. E specialmente quando si sorvolano gli abitati, le città! La gioia di riconoscere dall'alto i luoghi noti, di individuare le vie e le piazze tante volte percorse a piedi, i palazzi, le case, e persino le terrazze e le finestre! E tutto, vie, case, monumenti, piazze, è diverso, nuovo, con forme e contorni che nessuno, a vederli di sotto, avrebbe sospettato! Sono piazze che sembrano cortili, cortili che paiono pozzi, chiese e campanili simili a giocattoli, parchi e giardini diventati aiuole, in mezzo alle quali ride l'occhio lucido d'un laghetto, vie diritte come una rasoiata, vicoli stretti e storti come sottili incrinature d'una ceramica mal cotta, ponti di zucchero o di fil di ferro sopra fiumi contorti come serpenti che si mordano la coda.... Il mondo, il nostro vecchio, banale, stupido mondo d'ogni giorno, è pieno di sorprese, di novità, d'imprevisti: un po' sbilenco, magari, ma interessantissimo! Se il buon Diavolo Zoppo, invece di tenersi all'altezza dei quarti piani, avesse fatto le sue ispezioni nelle case della bugiarda umanità da un'altezza più considerevole, sarebbe stato certamente meno amaro, si sarebbe divertito di più e crucciato di meno.

...IL DIAVOLO ZOPPO SAREBBE STATO CERTAMENTE MENO AMARO...

Proprio il contrario di voi, quando prendete quota: che vi divertite molto meno e vi crucciate notevolmente di più. Sempre, si capisce, per quel tale sentimento innominabile, che tace per poco di fronte alla meraviglia, ma è pronto a rinascere appena il barografo salga sopra i cinque, i sette, i novecento, i mille metri. La vecchia terra rattoppata, tutta pezze di vario colore, con le scacchiere delle sue città grandi e piccine, quadrate, rettangolari, trapezoidali, poligonali — ma guarda un po' che insospettati giochetti geometrici! — vi vien fatto involontariamente di pensarla dura, là sotto, ruvida, aspra, se al velivolo prendesse il ghiribizzo d'una discesa fuori programma « proprio in quel punto »; il mare.... come profondo, salato, umido, inospitale, se l'idroplano vi ci portasse per forza! E quelle nuvole che vi vengono incontro volando basse sotto di voi, non raffredderanno l'aria e faranno abbassare il velivolo con uno di quei colpi bruschi che sono nulla, si sa,... ma.... insomma.... E quest'altro nuvolone che vi si para improvviso dinanzi come una muraglia opaca, chiuso e impenetrabile: che ci sarà dentro? Nient'altro che nebbia? o pioggia? o un temporale addirittura? Ci s'entra? No? Il pilota gli gira attorno: bravo pilota! Ma ora che gli salta? È modo, questo, d'inclinare l'apparecchio? L'ala sinistra non si vede più e la destra ti ruba la luce del cielo! E seguita a salire, questo benedetto figliuolo! Siamo verso i 1500! Che ci sia proprio bisogno di fare lo scavezzacollo, con tanta gente a bordo e tante responsabilità sulla coscienza!

Così ragiona, o sragiona, dai mille metri in su, la prudenza del volatore novellino, mentre il pilota conduce, sicuro ed esperto, per le vie non sempre più brevi — basti pensare, ad esempio, che gl'idroplani, volando su terraferma, seguono sempre, per eccesso di prudenza, il corso d'un fiume — ma sempre più sicure e più calme.

....E SÈGUITA A SALIRE....

Controllo statale e libertà di volo.

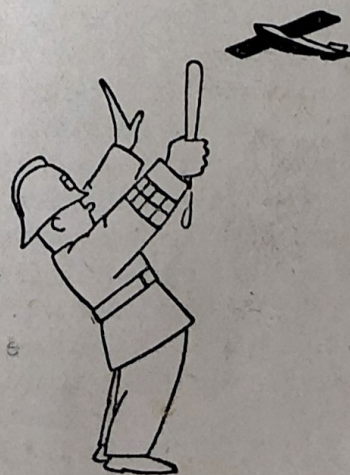
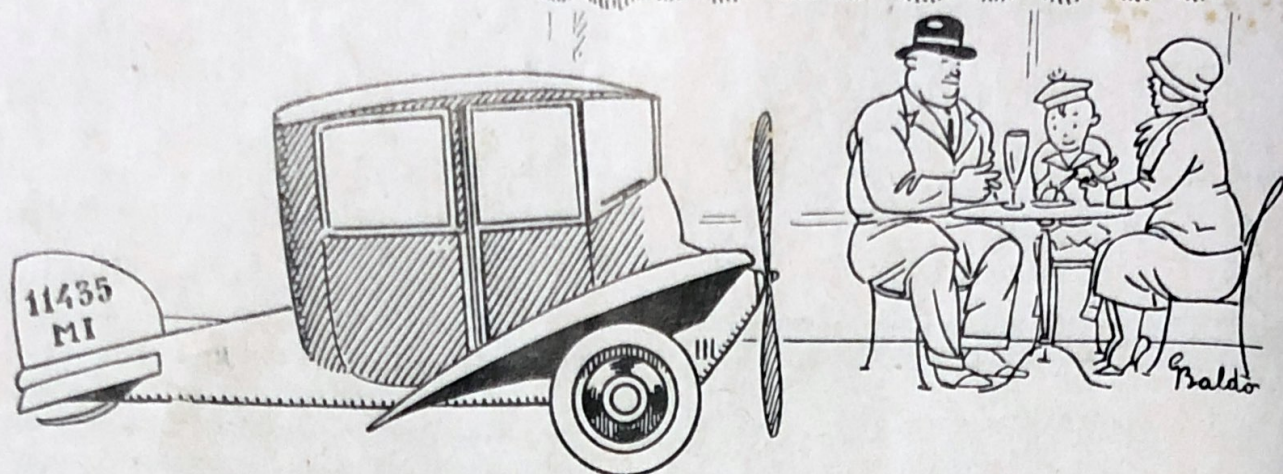
Se non ricordo male, dalle statistiche ufficiali risulta che ogni passeggero che ha volato in Italia nel 1927 è costato allo Stato, in sovvenzioni, la somma non indifferente di 4000 lire. Quanto basterebbe per pregare il buon Dio che i passeggeri sieno pochi, per augurarsi anzi.... che si riducano a zero.

Di chi il torto? Della sfiducia di cui parlavamo poc'anzi, che non consente un adeguato sviluppo dei servizi aerei? O dei troppi viaggi gratuiti, concessi finora a scopo di propaganda? O d'una troppo lussuosa e dispendiosa organizzazione dei servizi?

Il guaio è insito nella natura stessa del servizio aereo, passivo per definizione. Anche se gli apparecchi partissero sempre zeppi, se i prezzi dei voli fossero molto più alti che già non sieno, se tutti i posti fossero pagati in pieno, le società che gestiscono linee di navigazione aerea non potrebbero vivere con le loro sole forze. L'intervento finanziario dello Stato, all'estero non meno che da noi, è indispensabile. Lo giustifica in parte il fatto che si tratta di servizio nuovo, la cui importanza può essere resa accessibile alle masse soltanto a poco a poco; in parte la tradizione che lo Stato sovvenzioni determinati servizi di comunicazione ritenuti indispensabili, ma fatalmente passivi; in parte l'opportunità per esso di avere alle sue immediate dipendenze questa nuova, potentissima arma di difesa e d'offesa. A seconda che prevale l'una o l'altra di queste ragioni le linee aeree sono, nei vari Stati, più o meno indipendenti, più o meno fortemente sovvenzionate: si va, così, dal sistema della Germania, dove il Governo paga addirittura tutte le spese delle Società, disponendo in tal modo, d'un'aviazione civile che un semplice ordine di mobilitazione basta a trasformare in militare, a quello dell'Inghilterra, dove un'unica Società, controllata dal Governo nei servizi tecnici, ma libera nei riguardi commerciali, gestisce tutti i servizi aerei, godendo una sovvenzione chilometrica in ragione d'un chilometraggio minimo da percorrere entro l'anno.

Prevedere se ed in quale misura la nostra aviazione civile sia mai per diventare maggiorenne, cioè libera nei suoi atti commerciali, perchè capace di provvedere da sè ai propri bisogni, non è possibile; certo, acqua sotto i ponti e nuvole nel cielo hanno da passarne tante, se pure è ammissibile che ci s'arrivi mai.

Con qualche danno per l'agilità dei servizi commerciali, ma con sicura utilità per lo sviluppo dell'insieme. È più che certo, infatti, che non avremmo la rete di servizi aerei di cui dispone oggi l'Italia, con incremento davvero rapidissimo, se lo Stato non fosse intervenuto a promuovere, finanziare, sindacare. Il gesto coraggioso col quale la SISA dava all'Italia la sua prima linea aerea, la Trieste-Torino, e, quasi contemporaneamente, la Navigazione Aerea istituiva la Genova-Palermo, è di pochi anni fa; oggi abbiamo aviolinee, oltre a quelle dell'Albania e di Tripoli e alle internazionali come la Venezia-Vienna, la Trento-Monaco, la Brindisi-Atene-Costantinopoli e la Ostia-Barcellona, che ci collegano a tutto il sistema europeo delle comunicazioni aeree.

Organizzazione ancora più potenziale che attuale, regolare nei servizi, ma non entrata ancora nella coscienza del pubblico, efficiente nei quadri più che nella pratica, pronta, direi, più per le possibili necessità di domani che per le richieste dell'oggi. Rete di comunicazioni suscettibile ancora di ritocchi e d'ampliamenti, ma già tale da ispirare rispetto, se si pensi che pochi anni or sono sarebbe parsa ancora inutile e dispendiosa audacia, mentre ora è costo-

....IL CONTROLLO DEL PICCOLO TURISMO DELL'ARIA....

....NON TRASCURANDO UNA BREVE TAPPA AL CAFFÈ, POSTO A METÀ STRADA....

so, sì, ma riuscito sforzo d'improvvisazione, nel quale l'iniziativa privata ha avuto importanza di gran lunga minore che la vigile e tenace volontà dello Stato.

Di qualche inciampo è il rigido controllo esercitato dallo Stato sull'aeronautica, specialmente per lo sviluppo dello « sport » aereo e del « piccolo turismo » dell'aria: non perchè sia praticamente sognabile, qui da noi, per il prossimo avvenire, fra i piccoli velivoli privati da famiglia e i grandi aero e idroplani da servizi pubblici, un rapporto che neppur lontanamente s'avvicini a quello che oggi corre tra le automobili private e i grandi torpedoni da turismo o le autodiligenze; sebbene nulla ci autorizzi ad escludere che ci si possa arrivare! Ma un certo numero d'aeroplani « padronali » potremmo averlo già ora, se si pensa che Inghilterra, Germania, Belgio trovano ormai la cosa perfettamente naturale e che il costo d'un apparecchio aereo da turismo è inferiore a quello d'un'autovettura, anche di pretese abbastanza modeste. Una maggior « libertà di volo », dicevo, favorirebbe certamente lo sviluppo dello « sport » e del « turismo » aereo. Ma il vantaggio sicuro del rigido controllo statale ci consiglia d'attendere con pazienza il giorno in cui, all'aeroplanoletti e all'aeroplano-salon, che già oggi circolano regolarmente per le non segnate vie del cielo, potremo aggiungere l'aeroplano-*coupé* a 2 e a 4 posti, che porterà a spasso la famigliuola nel pomeriggio domenicale, partendo dalla terrazza all'ultimo piano del palazzo, e atterrerà, dopo un tranquillo volo addomesticato, in uno dei cento e cento « campi d'aviazione » che la prudente preveggenza governativa impone ormai di spianare a tutti i Comuni d'Italia. Fatta la visitina al vicino che non disterà più di 3 o 400 chilometri, non trascurata anche un'altra breve tappa al caffè posto a metà strada, fra i 200 e i 250, si rincaserà rapidamente per l'ora della cena, rimettendo con rapida e facile operazione l'apparecchio nel... *garage*, come si fa oggi con le fide, tranquille, troppo tranquille nostre « macchine » terrestri.

Non v'ha dubbio che ci arriveremo! E chi dicesse che ci arriveremo presto non correrebbe forse nemmeno più il rischio d'essere preso per un sognatore alla Giulio Verne, dopo i progressi vertiginosi fatti negli ultimi 30 o 50 anni dai mezzi di locomozione! Progressi che noi, non più giovanissimi, abbiamo veduto e « vissuto », e che i giovani hanno ancora il mezzo di controllare tangibilmente, confrontando l'oggi con certi avanzi del passato ancora sopravviventi in qualche angolo del nostro felice paese. Ci arriveremo presto e senza meraviglia; ma se altri ci sarà prima di noi, e già noi avremo innanzi agli occhi il miraggio di maggiori comodità, di velocità più alte, di rischi minori, ancora una volta il nostro punto d'arrivo non sarà stato che una sosta nella corsa vertiginosa verso il più ed il meglio.

RICCARDO ALTAVILLA.

TRA FIORI, BOSCHI E MARMI

ESCURSIONE ORGANIZZATA DAL TOURING CLUB ITALIANO DAL 25 AL 30 MAGGIO NELLE ALPI APUANE

Se questa prima Escursione primaverile non fosse stata preceduta da tante altre che lasciarono ricordi bellissimi, se già il programma annunciato per quest'anno non elencasse una serie di manifestazioni del massimo interesse, oseremmo proprio dire: quella nelle Apuane sarà la più bella delle nostre brevi Escursioni. Ci accontentiamo di porla senz'altro fra le migliori, lasciando il definitivo giudizio ai Soci che vi parteciperanno.

Basterebbero i nomi di Pistoia e di Pisa, che sanno rievocare, con la conservata, immutata bellezza delle loro piazze, tutto un passato luminoso della nostra Storia e della nostra Arte e fanno partecipare, con l'immaginazione di chi le visita, alla vita di quei tempi lontani, in cui poeti e scultori ed architetti fondevano il loro sublime pensiero, dando vita ad opere meravigliose; basterebbero Pistoia e Pisa, le città ove avverranno l'adunata e il commiato della carovana, per giustificare tutto l'interesse dell'escursione.

Si lascerà Pistoia per Montecatini, che, nel mese di maggio, non sarà ancora animata dalle migliaia di assidui di tutto il mondo che cercano nelle sue acque prodigiose la salute, ma sarà tutta un giardino, e tra i fiori sarà bello ammirare lo sfarzo delle elegantissime Terme.

Da Montecatini, attraverso alcune strade che pochi conoscono perchè troppo discoste dalle grandi arterie longitudinali della penisola, ma che possono dirsi fra le più belle della regione appenninica, attraverso queste strade suggestive e pittoresche, eccoci giunti al Passo dell'Abetone (m. 1388).

Se ne parla dovunque dell'Abetone, ma pochi, tranne quelli che vi si recano per trascorrervi gradevolmente i mesi estivi, hanno avuto l'occasione di conoscerlo. Non ha, come Pracchia, la comodità di trovarsi su una grande linea ferroviaria o, come Vallombrosa, la fortuna di esser vicina a grandi centri: così che manca ai più l'occasione di arrivarci; i nostri Soci invece, con poderose auto, giungeranno al Passo e trascorreranno mezza giornata tra le foreste secolari di abeti.

Poi per Castelnuovo, il centro più importante della Garfagnana ed al continuo cospetto di tutta la catena delle Apuane, ben meritevole del nome di Alpi, eccoli giungere al Santuario della Madonna della Guardia. Varrebbe ben la pena di fare qui un elenco di nomi di monti, di cocuzzoli bianchi ancora di neve, o di pendici squarciate dalle mine, che si ammirano da quel piano verde e profumato di fiori alpestri, ma preferiamo attendere quando saremo sul posto per illustrare il panorama.

Dalla Madonna della Guardia per la strada di Fosdinovo, con l'insuperabile visione del Tirreno, della Spezia, di Sarzana, delle marine di Carrara e di Massa, si giungerà alla patria del marmo. Ma sarà tard[illegible], poichè Carrara non offre ancora la pos[illegible]tà di ospitare in alberghi comitive numer[illegible], si raggiungerà Marina di Massa, una fra le perle del Tirreno con la sua bellissima spiaggia.

Il giorno appresso, la Ferrovia marmifera, audacissima, porterà alle Cave di Carrara. Come esprimere tutta la bellezza, la suggestione, la forza, che si sprigionano da quegli immensi cantieri, ove la lotta dell'uomo contro la montagna è continua, non conosce riposo, ma soltanto sacrificio e pericolo? È una grande officina dove i capi regolano da piedestalli di marmo il lavoro di centinaia di operai, dove il continuo strisciar di un filo taglia ciclopi di sasso, dove tonnellate di marmo scendono dolcemente a valle, trattenute da poche braccia e grosse funi, dove polvere e fumo e boati lunghissimi dicono che l'uomo reclama ancora palazzi e monumenti, colonne e statue.

E dalle cave di Carrara si passerà a quelle della Versilia, della dolce e pittoresca Versilia ove nacque il Carducci, ove ricordi di tempi di potenza e di splendore artistico si addensano nelle città di Pietrasanta e Seravezza. Dall'ardita Ferrovia marmifera di Carrara si passerà alla strada versiliese dove le auto della carovana potranno inerpicarsi fra visioni di incomparabile bellezza, dove il lavoro ferve più intenso e le vette dei monti sono più vicine.

Ecco l'Altissimo, una delle mete classiche delle Apuane! Chi lo desidera, cambi le scarpe cittadine con quelle ferrate e inizi la salita alla bella vetta. Di là si domina un mondo calcareo, di là si vedono piccoli esseri attaccati alla roccia ed alle corde come alpinisti accademici nelle grandi ascensioni; là non si cerca però la gioia e l'ebbrezza di una salita audace, là si scruta la montagna per trovare un segno rivelatore di nuove cave, di nuova ricchezza.

Qui nella Versilia, da questa ricerca affannosa della roccia, via via scendendo verso il piano e la città, ma innalzandosi in pari tempo a superbe vette, si giunge ov'è l'Arte: dal rozzo tagliatore di pietra allo scultore; dal masso greggio, all'opera d'arte.

Ecco Viareggio. Siete voi fra le migliaia di fortunati che in quel mare incantevole si sono tuffati, per quei viali sono passati nei costumi più variopinti ed hanno vissuto quelle ore di letizia? O soltanto avete sentito parlare di Viareggio e vi siete accontentati di ammirare fotografie in cui folle di bagnanti sembrano contendersi la vasta arena?

Da Viareggio a Pisa. Di Pisa non diciamo, perchè dovremmo parlarne troppo a lungo; ma certo la città della Cattedrale, del Battistero, del Camposanto, della Torre pendente, non ha bisogno di presentazione.

PROGRAMMA DELL'ESCURSIONE DEL T. C. I. NELLE ALPI APUANE

Sabato, 25 maggio.

Ritrovo a Pistoia (Albergo Appennino) . . . . ore 13.30
Visita della città.

Partenza in auto per Montecatini . » 17.—

Arrivo a Montecatini . . . . . . » 17.30
Visita degli Stabilimenti termali - Cena e pernottamento.

Domenica, 26 maggio.

Partenza in auto per Pescia e per il Passo dell'Abetone . . . . . . ore 9.—

Arr. al Passo dell'Abetone (m. 1388) » 12.—
Colazione - Pomeriggio: passeggiate facoltative - Cena e pernottamento.

Lunedì, 27 maggio.

Partenza in auto per Foce delle Radici (m. 1528) e Castelnuovo Garfagnana . . . . ore 7.—

Arrivo a Castelnuovo (m. 277) . . » 10.—
Breve visita della città.

Partenza per Piazza al Serchio e il Sant. della Madonna d. Guardia » 11.—

Arrivo al Santuario (m. 1030) . . » 12.15
Colazione al sacchetto.

Partenza per Fosdinovo e Carrara » 15.—

Arrivo a Carrara . . . . » 18.—

Arrivo a Marina di Massa . . . » 18.30
Cena e pernottamento negli Alberghi di Marina di Massa.

Martedì, 28 maggio.

Partenza in auto per Carrara . . ore 6.—

Partenza da Carrara con la Ferrovia Marmifera per le Cave . . . . ore 6.30

Arrivo alle Cave di Ravaccione . . » 8.30
Visita delle Cave - Colazione al sacchetto.

Partenza dalle Cave . . . . . . » 13.30

Arrivo a Carrara . . . . » 14.30
Visita della città.

Partenza per Massa . . . . » 17.—

Arrivo a Massa . . . . » 17.15
Visita della città - Pernottam. a Marina di Massa.

Mercoledì, 29 maggio.

Partenza in auto per Pietrasanta, Seravezza e Galleria del Cipollaio . ore 6.45

Partenza da Pietrasanta . . . . » 7.45

Arrivo a Campagrina (m. 1039) . . » 9.30
Visita alle Cave - Colazione al sacchetto nella Faggeta di Campagrina.

Escursione facoltativa al M. Altissimo (m. 1589).

Partenza dalle Cave . . . . . ore 14.—

Arrivo a Pietrasanta . . . . . . » 16.—
Visita della città.

Partenza per Viareggio . . . . » 17.30

Arrivo a Viareggio . . . . . . » 18.—
Visita della città - Cena e pernottamento.

Giovedì, 30 maggio.

Partenza in auto per Pisa . . . ore 7.30

Arrivo a Pisa . . . . » 8.30
Visita della città - Colazione di commiato e scioglimento della Comitiva.

Durata dell'Escursione: giorni 6 - Soggiorno in grandi Alberghi - 400 km. di percorso in auto.
Quota individuale: L. 475.-

Chiedere, con cartolina doppia, programma illustrato alla Direzione del T. C. I.

(fot. Bellusci, Livorno)

PLACIDO MATTINO SULLA TAMBURA.

A TRAVERSO GLI ANTICHI STATI ESTENSI DELLA TOSCANA

Cominciamo da quel territorio, che fa da sfondo a orizzonti ampi fino al Pisanino arrossato dal sole occiduo o alla Pania campeggiante colle schegge ardite fra castagneti rigogliosi, chiuso nel serto delle divine Apuane, le cui cime

> . . . . . aguzze come le meschite
> che Dante rosse nella valle cerne
> quando si appressa alla città di Dite,

s'innalzano nel cielo con una leggerezza di sogno. Qui non sirene e najadi delle spiagge marine, il cui sorriso pareggia in luminosità quello del mare e del cielo, ma, Sileno che « sulla fistola giuliva segue le melodie di primavera », Pan innamorato di Siringa, Narcisso di Eco e il corteo delle driadi boscherecce serbanti un profumo di agreste verginità.

Le strade che s'addentrano in chiuse paurose o s'arrampicano a romiti asili di pace valicando strette gole, le vedi tutte gomiti che si contorcono lungo i monti e fiancheggiano fertili poderi, rasentano paesi, case coloniche, piccoli cimiteri di campagna. Appunto nella gran pace e nella dolcezza malinconica di queste valli che ti fasciano l'anima di frescura è compresa la Garfagnana, amena per colline ondulate incise da sentieri, per sagome di monti dentati, per castagneti assolati che dànno alimento quasi esclusivo a una popolazione mite e povera. Infatti specialmente la zona delle alture, ha scarsa estensione di seminativi ed è corsa dai venti impetuosi per i quali la vegetazione si svolge stentata; oltre a ciò il diboscamento arbitrario del passato, aveva compromesso le coltivazioni e denudato le aree, rendendo il terreno sterile e ingrato.

La costituzione fisica della zona collinosa consente invece un maggiore sviluppo dell'economia agricola e una maggior produttività dell'industria, grazie anche al frazionamento della proprietà del suolo.

Ma le depresse condizioni economiche locali che alimentano una larga emigrazione devono probabilmente risalire, nelle cause, alle prime memorie della regione ed essersi accentuate nel medio evo con la decadenza della vita civile e con il disordine politico.

(fot. Henderson, Livorno)

IL MONTE ALTISSIMO DALLA VETTA DEL FORATO.

Tito Livio dice che i Liguri Apuani abitarono quella parte di territorio marittimo compreso fra la Magra e l'Arno e cacciati dagli Etruschi, nel 537 di Roma, popolarono le montagne fino al Serchio ov'erano un bosco, *lucus Feroniae,* e un tempio, *fanum Feroniae,* donde forse vennero i nomi di Caferonia, di Caferoniana e poi di Garfagnana. Dopo che i Romani ebbero battuto quelle tribù aggregandone i luoghi alla Gallia Cisalpina, vennero le vicende politiche dei bassi tempi, le depredazioni dei barbari, i feudi dei marchesi e baroni, i signori, creature dei vescovi di Lucca e la soggezione alla contessa Matilde, il vicariato imperiale di Castruccio Antelminelli e il possesso dei Lucchesi.

Poi la vicaria di Castelnuovo passò sotto il marchesato di Ferrara con a capo un governatore politico-civile: Ludovico Ariosto dal 1522 al '25, Fulvio Testi dal 1640 al '42, ecc.

L'Ariosto e il Testi, vôlti dove li attirava la passione o l'ambizione di maggior gloria, di indole irrequieta per una vita piena di contraddizioni e di avventure, irretiti negli intrighi e negli amori, non si applicarono con diligenza e ardore al loro ufficio perchè chiamativi a controgenio: essi fecero soltanto quello che la loro dignità e l'amor di quieto vivere potevano consigliare in momenti in cui bisognava conciliare l'animo colle necessità.

[illegible]sto, infatti, infermiccio e [illegible] u[illegible]isbetico, comincia col chi[illegible] [illegible] sua residenza di Castel[illegible] [illegible]ncrescevol laberinto », « fo[illegible] [illegible]ve ascolta « accuse, liti, fu[illegible] [illegible]cidi, odi » e altro ben di [illegible] [illegible] così nelle sue *Satire* dove, [illegible] [illegible]a una pittura del costume de[illegible] te[illegible]o, si trova in gran parte ne[illegible] contata la sua vita e svelato il su[illegible] modo di sentire e di pensare. È ve[illegible]ro che nel reggimento politico della provincia dimostrò qualità di uomo avveduto, prudente e abile tanto da meritarsi rispetto da parte degli abitanti e buon viso dalle bande dei ladri, ma non cambia parere su quella gente che séguita a chiamare « inculta perchè usa a insultare la ragione con la forza », stimando « saggio chi poco si scosta dal castello » che domina « terre in perpetua discordia tra loro ». E infatti fu selvaticamente appartato e chiuso nella rocca concedendosi qualche rara apparizione in paese coll'animo sempre più inasprito, disgustato e stanco del mestiere:

> Ch'ogni dì scriva ed empia foglie e spacci
> Al Duca, or per consiglio or per aiuto
> Sì che i ladron, c'ho d'ogn'intorno scacci.
> Qui vanno gli assassini in sì gran schiera
> . . . .

Ma erano queste condizioni della Garfagnana soltanto, o spaventevole anarchia morale che caratterizzava i tempi illuminando di bagliori sanguigni tirannie e corruttele? Chi non ricorda gli arditi « colpi di mano » in perfetto stile brigantesco di Bernardino da Polenta, di Sigismondo Malatesta, di Bernabò e Gian Galeazzo Visconti e di tanti altri?

E l'Ariosto concludeva con un'affermazione del suo malumore e della sua incapacità al governo:

> Come nè in me, così nè contentezza
> È forse in lor . . . .
> O re, o signor, non ci son atto
> Sie pure a un altro di tal don cortese.
> (*Sat.* IV).

Se di tal genere erano le informazioni sui suoi amministrati che l'Ariosto dava alla Casa regnante, si pensi alla disposizione d'animo che questa poteva avere quando quelli chiedevano la concessione di qualche beneficio.

Anche il Testi, ambizioso e volubile, gaudente e armeggione, pronto a procurarsi van-

(fot. G. Bardi)

LA CATENA DELLE ALPI APUANE DAL PISANINO ALL'ALTO DI SELLA.

taggiosi servizi che accettava più per opportunistica prudenza che per coerenza di atteggiamenti, inquantochè mirava soltanto a doni e a pensioni per se stesso, tenne a malincuore e per poco il governo della Garfagnana, perchè scarso utile personale vi trovava.

Dunque vicende complicate per varie e opposte passioni dalle quali la regione derivò qualche raro vantaggio — la costruzione e sistemazione delle principali strade militari che anche oggi ne attraversano il territorio — ma molto più impoverimento e miseria.

Una nuova comunicazione tra l'interno e il mare si sta preparando oggi col tronco ferroviario in costruzione, fornito di due grandi ponti di pietra, uno sull'Edron, alto m. 42, l'altro più ardito, alto m. 65 a sei arcate, sul Serchio. Detto tronco segue una parte dello sviluppo stradale antico, e precisamente quella da Castelnuovo a Poggio e a Piazza, per ricongiungersi all'altro tronco sospeso a Monzone, ossia per aprire una comunicazione con la Spezia e stabilire un raccordo con la ferrovia ligure-toscana. Il lavoro ferve — entro l' anno sarà attivato il tratto Castelnuovo-Poggio — e giunge fno sui monti più alti l'eco degli scoppi delle mine, che sembrano spari *ad gaudium,* per praticare gallerie nelle rocce.

Che dire di questa opera laboriosa e del progettato prolungamento della tranvia a vapore Serravezza-Foro Arni fino a Castelnuovo?

Certamente con queste opere si sveleranno alla curiosità del turista valli bellissime dai silenzi pieni di frescura che raccolgono l'anima contemplativa e la riempiono di memorie, clivi dove la mandra trova le erbe marezzate dai venti saturi di aromi nei lucidi meriggi estivi, selve che fremono alle brezze montane e tappeti di muschio lungo i margini di rigagnoli frettolosi.

La fisonomia topografica del luogo è tale, infatti, che vedi villaggi e paesi su ripiani di dirupate pendici ai cui piedi si congiungono torrenti o in anguste gole montuose fra le balze del Pisanino e del Sumbra, cioè su terreni sedimentari nei quali apparisce evidente il fenomeno del sollevamento di essi e la metamorfosi progressiva delle rocce stratiformi ridotte in masse cristalline.

La regione deve avere subìto — oltre ad oscillazioni e spostamenti — l'azione dissolvente delle acque di circolazione del sottosuolo perchè vi si vedono delle grotte e degli sprofondamenti; fenomeni carsici dovuti alla esistenza di masse rocciose, solubili nelle acque sotterranee. Nei dintorni di Sassorosso le cavernosità sono più frequenti, ripartite in più seni e nascondigli e praticate nel calcare

(fot. Henderson, Livorno)

IL M. MATANNA DALLA VETTA DEL M. FORATO.

giurassico; negli antri di Corfino si veggono stalattiti variamente figurate, pittoreschi stillicidi e concrezioni tufacee bellissime, dalle quali sgorgano limpide sorgenti.

Nell'avvallamento dei monti che dividono la valle superiore del Serchio da quella della Magra e l'Alpe Apuana dalla catena centrale dell'Appennino ebbe probabilmente a spiegarsi più forte il cataclisma che distaccò il giogo della Pania da quello dell'Appennino e diede origine alla valle del Serchio e al grande scoglio marmoreo eminentemente sollevato fra la Garfagnana Fivizzanese e il mare toscano.

Lungo le pittoresche strade che rimontano lateralmente fiumi o valicano passi per arrivare a un capo opposto della regione vedi spesso disposte semplici croci di legno, stinte dal vento e dalla pioggia, che sembrano tendere le braccia fuori dalle erbe e dai fiori selvatici a benedire chi passa pensoso, con un senso di pace composta e di dolce rassegnazione da annientare per un istante tutte le vanità, tutte le speranze, tutte le voci rabbiose della vita arroventata dalle passioni; vedi le « maestà » — piccoli tabernacoli — agli svolti delle vie tortuose che s'infiorano e si vellutano di verde e d'oro rossiccio, vigilando incantate il quieto sorriso dei luoghi ombrosi.

Si sale verso quelle immagini come si ascende una collina quando sulla vetta spunta l'alba e intorno è la freschezza degli alberi e la dolcezza dei primi canti; si sale fra una corona di monti azzurrini arsi dal desiderio di maggior luce per avere quella pace gioiosa che può offrire soltanto una pagina dell'universo. La natura sembra diventata santa come quei paesaggi che in certe pitture mistiche sono contemplati dai beati con la devozione che ispira una cosa celeste.

***

Quando gli Etruschi confinarono sugli Appennini le tribù liguri, Luni divenne una delle 12 città etrusche potenti fino a molti anni prima della guerra di Troia, 1184 a. C., e dicesi nelle antiche cronache locali che fosse co-

LA VETTA DELLA TAMBURA, IL « TAMBERNIK » DANTESCO.

LA CRESTA PRINCIPALE DELLE APUANE (*Da sinistra a destra:* IL PISANINO, IL M. CAVALLO, LA TAMBURA).

sì chiamata per la disposizione topografica del luogo a forma di luna.

Plinio narra come i vini di Luni fossero ricercati nelle più ricche tavole dei romani:

Lunense inter Etruriae vina palmam habet.

Poi per la mala influenza dell'aria delle circostanti maremme e per le straordinarie inondazioni, l'antica città rimase abbandonata e distrutta e dalle sue rovine ebbero vita e ingrandimento terre e borgate poste in luoghi più eminenti e salubri, quali la terra di Sarzana e la provincia di Massa e Carrara tenuta in possesso, in seguito, dalla famiglia Malaspina che si divise nei due rami dello Spinsecco e dello Spinfiorito, il cui ceppo si estinse poco dopo il 1796.

Così terminò il potere di quest'antica famiglia ch'ebbe diritto assoluto di proprietà e di principato sulla regione col *jus vitae et necis* e quello di battere moneta, come leggevasi a Fosdinovo nell'iscrizione nel marmo posta sulla fabbrica della zecca nel 1668.

La casa d'Este, succeduta nel dominio, restaurò castelli e palazzi ed aprì la strada militare che da Reggio, per Castelnuovo, conduce in Lunigiana e a Carrara, e quella che tenendo la piana della Magra facilita le comunicazioni col Genovesato.

La pianura alluvionale è fertile anche di agrumi, ma l'agricoltura è poco redditizia per l'abbandono in cui è tenuta la disciplina delle acque e per essersi la popolazione tutta volta all'industria marmifera e a quella dei prodotti tannici, industrie che offrono sufficienti guadagni, ma fanno trascurare il lavoro agricolo e distruggono i castagneti.

Sulle vette dei poggi si vedono di quando in quando dei castelli, residenza di feudatari che prepotentemente dominarono la provincia. Il forte di Brunella costruito dai Centurione di Genova, sulla sinistra della Magra, conserva soltanto il recinto munito di solidi bastioni; i pittoreschi castelli di Bastìa e di Licciana sulle rive del Tavarone, quelli di Verrucola, di Fosdinovo, di Sestola nel Frignano sopra dirupi e macigni che rovinano danneggiando l'aggrovigliato presepio di casupole degli abitanti sottoposti, fanno rivivere con la imaginazione scene remote di quel medioevo, torbido d'ire e di tradimenti, di prepotenze e di sangue, che peraltro mantenne vivi fra quelle inaccessibili mura il ghibellinismo e lo spirito guerriero sotto le vesti dei condottieri

(*fot. Henderson, Livorno*)
IL GRUPPO DEL PISANINO DA UNA COLLINA PRESSO PIAZZA AL SERCHIO.

di ventura. Questi castelli occhieggiano sui laghetti, sui fiumi tortuosi come sentinelle morte allo svolto delle strade; e le vecchie torri che levansi abbandonate, tristi e sinistre con squallore di ruina, appaiono nude come crocifissi sul tramonto gonfio di vento.

⁂

Quando le vicende di Luni portarono quegli abitanti dispersi sul colle di Massa Vecchia dov'era il tempio di Ercole (lo stemma di Massa porta due clavi erculee in croce che ricordano appunto il *fanum Herculis*), Carrara aveva origine per i primi lavori nelle cave di Luni e nella valle del Carrione. (Il nome *Carraria,* in uso fin dal IV sec., deriva dai numerosi carriaggi adibiti al trasporto dei marmi). Emancipatasi dal vescovo di Luni, Carrara si resse a Comune finchè non formò con Massa un solo stato. Variazioni di domini e altri cambiamenti di cose diedero origine a una lunga successione di signorotti e a intromissioni interessate di potenti famiglie, quali i Medici, i Doria, i Gonzaga e il duca di Firenze, per restituire a Ricciarda Cybo il territorio usurpatole dal figlio e liberarla anche dalle mene di riconquista.

Ad Alberico Malaspina, secondogenito di Ricciarda, abilissimo legislatore, di cui il Crescimbeni e il Quadrio ricordano anche l'opera letteraria, devonsi lo sviluppo della regione, portato poi a compimento dai suoi successori i quali prosciugarono il lago di Magliano, costrussero i fortini del litorale e il canale irrigatorio che da Canevara va alla piana, duplicando il reddito dei terreni a sinistra del Frigido.

In questo territorio dove ha grande interesse l'industria del marmo, si potrebbero compiere utili studi, dal punto di vista scientifico, sulla cronologia geologica del terreno secondo i criteri litologici, stratigrafici, paleontologici, ecc., ma accennerò soltanto alle particolarità degne di essere ricordate nella corografia d'Italia, cioè alle caverne e alle grotte, che qui s'incontrano più che altrove, formatesi per notevole movimento di emersione e per l'azione demolitrice delle onde lungo la riviera.

Le grotte di Aronte nel Carrarese furono celebrate da Dante ed è viva sempre la tradizione che vi abitasse un mago:

> Aronta è quei . . . . . .
> Che nei monti di Luni, dove ronca
> Lo Carrarese che di sotto alberga,
> Ebbe tra bianchi marmi la spelonca
> Per sua dimora; onde a guardar le stelle
> E il mar non gli era la veduta tronca.
>
> (*Inf.*, XX, 46).

E Lucano:

> Aruns incoluit desertae moenia Lunae.

Ma altre cavità estese e tortuose con numerosi anfratti e cunicoli intricati, la cui esplorazione non è priva talvolta d'incertezze emozionanti, e che devono avere fornito importante materiale preistorico, antropologico e fossile, sono la Bocca del Frobbio, la grotta Mattana, l'immensa grotta della Tecchia, presso valle Saliceto, profonda oltre 150 m., larga 35 m. e alta 25 m., e quella del Tanone, pittoresca per le sue concrezioni stalattitiche, alle radici della Borla (m. 1469), del Sagro (m. 1749) e dell'Altissimo (m. 1589).

Sulle pendici di questo monte, nell'agosto del 1518, Michelangelo si aggirava intento a scegliere marmi per il sepolcro di Giulio II, che doveva essere rinchiuso nel nuovo S. Pietro, dopo che Leone X gli ebbe proibito di estrarre il materiale dalle cave di Carrara quasi sospettandolo di speculazione disonesta, e nello stesso momento in cui il marchese Albe-

rico, vedendosi escluso dalla fornitura, gli aveva sollevato contro operai e barcaioli carraresi per fargli ostacolo a costruire strade, e a riempire paludi.

Quei monti, dunque, dalla parte della Garfagnana sembrano lontani regni meravigliosi, di là dai quali ci sieno terre ancor più meravigliose e felici. La loro sagoma di giganti supini appare più volte in ondulazioni profonde a poderoso rilievo, in un impeto improvviso di pietra che erompe dalla mollezza dei prati, dando al monte una linea tragica quasi di Golgota.

(fot. Henderson, Livorno)

I PITTORESCHI AVANZI DEL CASTELLO MEDIOEVALE DI VERUCOLA. NELLO SFONDO IL PISANINO.

Si sale su quelle cime, formidabili di maestà e di calma, con una ansietà di scoperta che raramente dànno altre ascensioni; si sale per sentieri deserti mentre tutto vanisce fra l'opacità di ombre inviolabili, mentre qualche lontana cantilena dà al cuore un'inquietudine come lo sgomento di sentirsi smarriti nel gigantesco respiro del mondo. A poco a poco la fantasia si carica di tutti i profumi dell'immensità perchè di lassù, da quel silenzio, che sa d'infinito e avvolge il cuore in una serena trama di sogno, si disvelano campagne e paesi assopiti nella dolce felicità solare e la scintillante massa cristallina del Tirreno, che appare in mille quadri diversi.

***

A nord-est il territorio del Frignano (da *Frin,* voce gallica che segnifica *monte* e da *Feronianum* distretto occupato dai Liguri Friniati) divenne teatro di zuffe sanguinose quando i bolognesi tentarono d'ampliare i loro confini a danno di quei di Modena violando le ordinanze di Federico II; ma i modenesi ricuperarono il territorio stipulando un atto di conciliazione fra i partiti in cui era divisa la provincia e stabilendo di tenere libere e sicure le tre strade: quella che dal giogo delle Apuane conduceva a Modena per il Frignano, quella che dallo spedale di S. Pellegrino, passando per Frassinoro, conduceva pure a Modena e l'altra che da S. Pellegrino conduceva a Lucca, a Pisa, a Firenze.

Da qui incominciò il fedele vassallaggio dei Frignanesi agli Estensi, che durò anche nei tempi di fortunose vicende.

Meritano d'essere ricordati i castelli di Monzone e di Montecuccolo, il primo per l'invasione degli Spagnoli del 1510, l'altro per la culla del celebre Raimondo generale al servizio dell'Austria, che s'illustrò nelle guerre contro i Turchi e combattè contro Turenne e Condè nel 1642 e nel 1659.

Il paesaggio in questa regione è, generalmente, triste e deserto. Rase campagne, inframmezzate da verdi tratti coltivati, succedono a terreni franosi solcati da strade a larghe svolte non ombreggiate e luoghi isolati e sinistri, sodaglie malinconiche, gole rocciose dalle cupe ossature alternansi a praterie monotone, a castagneti, a faggeti.

L'abitante è laborioso, sobrio, tenace nelle sue costumanze, respira quasi in un'atmosfera mistica; ma lo sfavorevole stato di cose in cui vive, dovuto in gran parte alle cause naturali, lo induce dolorosamente ad emigrare.

***

Le miniere metallifere, che nelle località descritte sono conosciute fino dal sec. XIV, meriterebbero più attente esplorazioni affinchè potessero sorgere delle vere e proprie industrie.

Tracce d'oro trovansi a Boccassuolo nel Frignano e nel Rio Porretano in Garfagnana;

(*fot. M. Casseri, Carrara*)

IL GRANDE MONOLITE DI MARMO DELLE APUANE, DEL PESO DI OLTRE 300 TONN., OFFERTO DAGLI INDUSTRIALI CARRARESI AL DUCE PERCHÈ VENGA ERETTO NEL FORO MUSSOLINI A ROMA.

argento a Forno Volasco, a Vagli, ad Arni; rame sulla Tambura e a Vaglisotto, a Capricchia, a Pania di Sassi, a Fomacchio, al M. Tavarone, a Pompeano, ecc.; piombo argentifero sulla Tambura e a Vaglisotto; ferro e manganese a Forno Volasco, ad Arni, a Piastrigoli, sulla Tambura, a Villacollemandina, a Veppo, dove si estrae e si esporta nel Genovesato; e poi amianto a Vesale e a Villacollemandina, lignite in copiosi depositi.

Dovrebbero risorgere queste industrie ed essere incoraggiate, con vantaggio dello Stato e delle Provincie povere di prodotti agrari, così come lo erano nel secolo scorso la lavorazione del ferro alle Fabbriche e quella degli arnesi rurali alla Tòrrite (Garfagnana) con minerale estratto dalle ferriere di Vergemoli, Trassilicò e Camporgiano. Ne deriverebbe un notevole incremento di prosperità economica; e questa gente buona, semplice e laboriosa, si sentirebbe più avvinta alla propria terra e non cederebbe al miraggio, troppo spesso fallace, delle fortune lontane, che le riserba così frequenti e così amare delusioni.

LA CRESTA DELLE PÀNIE. (*fot. ing. C. Pracchia*)

PIETRO BARATTI.

"BAGNO D'ITALIANITÀ,,

PROVVIDENZE FASCISTE PER IL RIMPATRIO TEMPORANEO DEGLI ITALIANI ALL'ESTERO

EMIGRANTE.

Triste parola, che richiama un'immagine ancor più triste, nello sfondo di una desolazione sociale ritratta con troppo compiacimento dall'arte e dalla letteratura degli ultimi tempi. Ecco là, in mezzo al trambusto indifferente di un grande porto mediterraneo, un gruppo di povera gente accovacciata fra bauli e fagotti, impietrita nella passività di un dolore che non ha neanche più lacrime, con gli occhi sbarrati sull'immenso mare oltre cui è la meta che non si conosce e il domani che non dà speranza.

Tale l'emigrante di vecchio stile. E non mancava chi se ne compiacesse per quell'aberrazione di estetica sociale che vagolava attorno alle sciagure per il gusto di cogliervi contrasti di tonalità e scorci di psicologia.

Ma ciò fu forse ai tempi - d'Omero e di Valmichi, obietterete voi, carduccianamente.

No, signori, è roba di ieri: sono tristezze e miserie di ieri. Ed è soltanto per uno di quei prodigi di cui è capace la nostra storia, che questo ci appare oggi così lontano, confuso nella nubilosa mediocrità di quella « grande proletaria » che il Fascismo ha risollevato alla coscienza e alla dignità del suo luminoso destino.

Incominciamo col dire che non più di « emigranti » oggi si parla, bensì di « italiani all'estero »; gente che lavora alacremente, conquista posizioni invidiabili, onora sè stessa e il proprio paese, e soprattutto si sente italiana, tenacemente ed orgogliosamente italiana, trattenuta momentaneamente in casa d'altri da onorate esigenze di vita, ma pronta a tornarsene quando che sia in grembo alla grande Madre che veglia su di essa e l'attende con trepido cuore.

È dunque una politica anti-emigratoria quella odierna del Fascismo, e mentre da una parte mira a frenare il più possibile l'espatrio degli italiani, dall'altra tende a facilitarne il rimpatrio, non tanto in forma definitiva, quanto in quella limitata nel tempo, che basta per ravvivare la fiamma dell'amore e a stringere i vincoli spirituali che legano l'esule alla Madre Patria. Questo ritorno temporaneo è stato appunto definito « bagno d'Italianità ».

Chi dalle terre d'oltr'Alpe o d'oltre Oceano intende tornare in Italia per un tempo determinato, o per appagare un'ansia sentimentale o per tutelare i propri interessi, o magari per far conoscere il volto della Patria ai propri figli nati o cresciuti in terra straniera, può, con tali agevolazioni e garanzie, venirsene liberamente, per poi riespatriare, senza altre formalità o procedure, dopo un periodo di tempo che non superi i due anni.

Trascorso questo periodo, chi vuol rimanere, rimane, chi vuol ripartire riparte, padronissimo di tornarsene là donde se n'era venuto. Di fronte al solenne impegno assunto dal Governo Nazionale, gli italiani all'estero debbono deporre qualsiasi preoccupazione: nessun vincolo, nessun tranello, nessun agguato si oppongono all'esercizio del loro diritto. Essi non devono temere che una volta rientrati in Italia possano cadere nella rete della burocrazia, o abbattersi contro le barriere inibitorie della nuova legge sull'emigrazione, o essere avvolti in una manovra di recupero demografico. Nulla assolutamente di tutto ciò. La loro situazione è limpida come il cristallo e disciplinata da leali e tassative disposizioni.

Le misure escogitate dal Governo Nazionale per dare forma concreta ed esecutiva al « Bagno d'Italianità », possono compendiarsi nei tre ordini seguenti: 1) *passaporto speciale;* 2) *agevolazioni di carattere militare;* 3) *riduzione sulle tariffe marittime e ferroviarie.*

Agli italiani residenti all'Estero che intendono approfittare di queste agevolazioni, i nostri Consoli rilasciano, con la più facile procedura, un *passaporto speciale* che consente di varcare, senza alcun fastidio burocratico, il confine nazionale nell'un senso o nell'altro, entro il limite normale di validità di ogni passaporto che, com'è noto, è di un anno. Allo scadere del primo anno, può chiedere

la proroga di un altro anno alle Questure del Regno, che hanno istruzione di accordarla « immediatamente », e senza richiedere l'adempimento di ulteriori formalità. Si noti poi che il biennio di durata del rimpatrio temporaneo non viene computato dalla data del passaporto, bensì da quella della partenza.

Importantissime sono le agevolazioni di carattere militare. In base alla legge 24-XII-1928, che modifica talune disposizioni della precedente legge sul reclutamento, gli iscritti di leva residenti all'estero, saranno d'ora innanzi arruolati senza visita, a meno che non provvedano a far accertare la propria inabilità al servizio. Tale servizio resta logicamente sospeso finchè dura la residenza all'estero e anche in caso di soggiorno in patria imposto da comprovabili motivi di studio, di affari, di salute e non superante 12, o 6, o 3 mesi, a seconda che l'interessato provenga da paesi transoceanici, o del bacino mediterraneo, o europei.... Ma a richiamare il connazionale all'adempimento dell'alto dovere interviene ora l'attrattiva di una ferma speciale di sei mesi, trascorsi i quali, il congedato può trattenersi in Patria ancora un anno oltre i 12 o 6 o 3 mesi sopra accennati. L'allettamento di questo « bagno d'italianità » è completato dalle facilitazioni di viaggio concordate fra il Governo e le principali società italiane di navigazione; diremo anzi che non è da escludere che per questa categoria speciale venga senz'altro concesso il passaggio gratuito.

Le Ferrovie dello Stato hanno istituito per il rimpatrio temporaneo una speciale concessione XII, che è entrata in vigore il 15 gennaio scorso e che dà diritto alla riduzione del 50 % per il viaggio in seconda e terza classe dal confine italiano o da un porto nazionale di sbarco al paese di destinazione, e viceversa. Il computo della metà prezzo è fatto in base alla tariffa differenziale di corsa semplice per i viaggi con treni di qualsiasi categoria. Le richieste per tali viaggi vengono rilasciate dai Consoli italiani e dagli Ispettori dell'Emigrazione ai porti di confine, ovvero dalle autorità di Polizia ai confini.

Quanto ai viaggi di mare, le Compagnie di Navigazione Cosulich, Lloyd Sabaudo, e Navigazione Generale Italiana, accordano una riduzione del 20 % sul prezzo dei biglietti di andata e ritorno di terza classe. Tali biglietti speciali hanno la validità di due anni e le Compagnie si impegnano a rimborsare la parte di nolo per i viaggi di ritorno, qualora non avvenga il riespatrio. È poi allo studio la possibilità di far sì che il biglietto a riduzione rilasciato da una Compagnia sia intercambiabile con le altre due Compagnie, di guisa che il passeggero possa approfittare del piroscafo più conveniente. Le tre Compagnie che così nobilmente coadiuvano la patriottica opera del Governo Nazionale, hanno dovuto impiantare per questi nuovi servizi una nuova organizzazione; esse stanno poi effettuando una attiva propaganda all'estero.

La cura dedicata dal Governo a promuovere il rimpatrio temporaneo non esclude che vengano coltivati anche i ritorni definitivi, per i quali si sta studiando una forma assicurativa il cui congegno potrà forse essere il seguente: chi espatria paga un piccolo premio d'assicurazione con diritto a rimpatriare gratuitamente nella stessa classe purchè il ritorno in Patria abbia carattere definitivo. In tal caso il viaggio di ritorno verrebbe pagato dall' Ente assicurativo che sarebbe, con ogni probabilità, l'Istit. Nazion. Assicurazioni.

La questione è ancora allo studio ed ogni affermazione in proposito sarebbe prematura. È chiaro tuttavia che il Governo Nazionale, s'è posto seriamente il problema di questo recupero, e ne sente tutta l'importanza materiale e morale. Si ha ragione dunque di pensare — poichè in regime fascista porsi un problema vuol dire risolverlo — che in un prossimo avvenire non accadrà più che molti italiani, non trovando all'estero sufficienti condizioni di vita e di lavoro, restino tuttavia inchiodati alla loro mortificante miseria per la impossibilità finanziaria di effettuare il viaggio di rimpatrio. Col sistema assicurativo che si sta ora completando, il connazionale, in caso di insuccesso all'estero, avrà aperta e piana innanzi a sè la via del ritorno.

Il problema dell' emigrazione sta dunque perdendo gran parte della sua drammaticità per rientrare nelle linee serene e razionali di un ordinario fenomeno economico-sociale.

Ed è, questo, merito grandissimo del Fascismo, al quale si deve se finalmente il gran cuore della Patria batte all'unisono col cuore di tutti i suoi figli, anche di quelli sperduti nelle più remote e solitarie plaghe del mondo.

IL LIDO DEI LOMBARDI DISPONE DI PIÙ DI TRE CHILOMETRI DI SPIAGGIA A DOLCISSIMO DECLIVIO, DI ARENA FINISSIMA, OMOGENEA, PULITA.

UNA INIZIATIVA ARDITA E PITTORESCA

IL LIDO DEI LOMBARDI

Scendendo dal treno alla stazione di San Donà di Piave, mi risonava nello spirito un canto di trincea che poche sere innanzi avevo ascoltato dalle voci dei fanti reduci di guerra.

Siam partiti in ventisette,
Solo cinque siam tornati qua,
E gli altri ventidue
Son tutti morti a San Donà!

Canto tragico che, nella sua semplicità disadorna e rude, rievocava l'epopea. La rotta di Caporetto, l'arresto al Piave, la strenua difesa del sacro fiume, tinto di vermiglio dal purissimo sangue degli eroi, l'ecatombe e la rovina, la vittoriosa riscossa. Una visione di morte, un panorama di distruzione Tumulto di macerie in una solitudine di terrore. Dal Grappa a Capo Sile un orizzonte d'Apocalisse, e nell'ampio raggio San Donà travolta e fulminata, agonizzante nella polvere. Un volo di memorie nello spazio di dieci anni, di undici, che lo colma d'un tratto e lo fa sembrare un giorno. Storia di ieri, riassunta e riassurta nell'onda d'una canzone, nell'eco d'una rapsodia.

Storia di ieri, o non piuttosto di cent'anni indietro? Tutto m'appariva sì fresco e sereno nella mite giornata dell'incipiente inverno, con quel prodigio d'azzurro, con quel tripudio di sole! Chiara, tranquilla si stendeva d'intorno la campagna nel suo dilatato respiro, ancora soffusa di verde, tutta piena di segrete promesse. Qui la stazione riedificata, lì il vialone riassestato, laggiù il campanile ricostruito, alto emergente di fra gli alberi, dritto in piedi col piglio risoluto del padron di casa e insieme con la grazia del buon ospite che invita.

Poi, ecco d'infilata il vecchio borgo e la sua strada maggiore. Ma che dico vecchio! Qui tutto brilla nuovo fiammante ch'è una gioia vederlo. Il borgo della vetusta pieve è oggi una cittadina giovanilmente balda, risorta dalla catastrofe di cui ogni traccia è scomparsa; rinata, rifatta e già cresciuta più bella di prima, con una cera gioviale che inspira d'un subito letizia e simpatia, con un sentor di gagliardo vigore che si effonde per le larghe strade ariose e luminose, con un

aspetto moderno che sa di salute e di forza, con una fioritura di case dalle linee e dai colori più diversi, in scapigliata varietà, con uno schieramento di bei negozi e di grossi emporii, pingui d'ogni ben di Dio, che il lunedì, meglio degli altri giorni, s'affollano di gente d'ogni parte del contado che affluisce al mercato e riempie la strada principale di carrette e carrettelle, di uomini con le spose, di famiglie con la prole, di voci, di strepiti, di allegro e pittoresco brusìo.

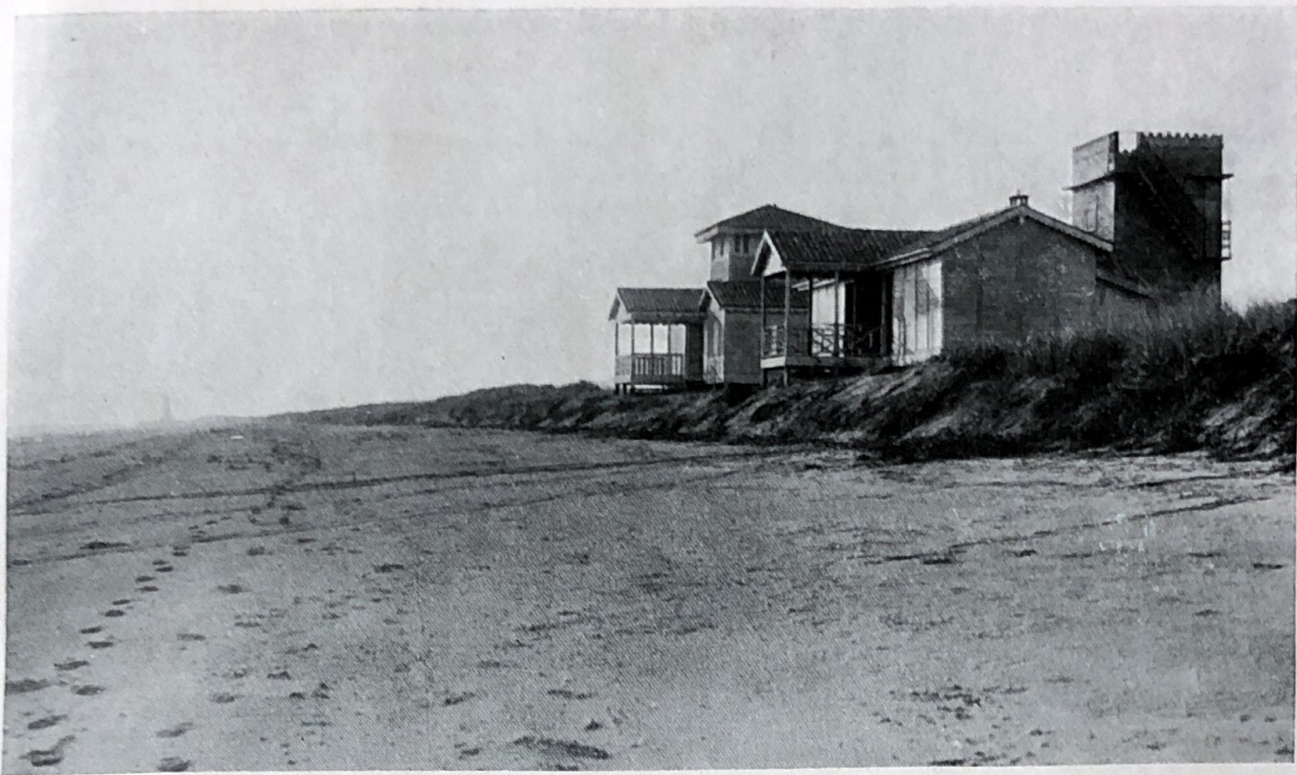
Qui c'è la chiesa arcipretale che sfoggia un colonnato classico sulla facciata prospiciente una piazza, aperta al posto d'un gruppo di vecchie case; e di fianco le si aderge isolato il poderoso campanile, con la sua canna quadrangolare rivestita di mattoni e un angelo alato sulla cuspide; un campanile che, come tanti altri della terra veneta, arieggia quello di San Marco e ricorda l'antica signoria della Serenissima.

Anche la piazza Indipendenza, poco innanzi, mostra il suo volto rinnovato e pur richiama Venezia col basamento riserbato al pennone tradizionale, mentre la fresca linfa della vita trascorrente trova il suo eloquente simbolo nel getto d'acqua che sgorga salendo dal profondo suolo. Un giro di portici si snoda da un lato, a piè d'un allineamento di edifici, e giova alla miglior prospettiva dello sfondo, là dove si para con armonico decoro il palazzo del Municipio, anch'esso risorto dalle sue ceneri, anch'esso nobilitato e rischiarato, com'era in origine, dal suo portico.

Sull'altro lato un palazzo nuovo è venuto a segnare, al luogo d'un vecchio giardino, il perimetro della piazza: un palazzo grandioso e severo, che accoglie i Consorzi Riuniti di San Donà, quei benemeriti Consorzi Idraulici ai quali si deve la bonifica pressochè compiuta di quattrocento chilometri quadrati del circostante territorio, in cui si distribuisce una rete di 330 chilometri di canali, di 137 chilometri di strade particolari, di circa trecento fra ponti, sostegni, chiaviche e conche di navigazione, d'ottantun pozzi trivellati e di ventisette stabilimenti idrovori con trentun pompe centrifughe e ventotto motori.

Son cifre che parlano da sè, che rivelano meglio d'un lungo discorso la tenace energia di questo popolo che ha saputo redimersi in ogni senso, sottraendo le zolle alle paludi e guadagnando all'agricoltura cinquantamila ettari di terreno, così che là ove stagnavano le morte acque o imputridivano le basse lande neglette, spaziano oggi i campi fecondi.

Tale l'opera intrapresa dagli avi e proseguita con salda lena dai nipoti: opera che

IL NUOVO PONTE DI CEMENTO ARMATO SUL SILE, PRESSO LE CONCHE IDRAULICHE DEL CANALE NAVIGABILE PER VENEZIA.

DOVE ORA SI TROVANO SOLTANTO DUE RUSTICI VILLINI, SORGERÀ TUTTA UNA LUNGA SERIE DI CAPANNI, DI VILLETTE, DI ALBERGHI PER I BAGNANTI.

in sè racchiude tante possibilità d'ulteriori sviluppi e lascia presagire per San Donà il più florido avvenire.

⁂

San Donà avrebbe anche potuto essere la degna mèta d'un viaggio, e dolce senza dubbio sarebbe stato l'indugiar per le sue strade, alla ricerca dei molteplici segni di rinascita, alla ricognizione dei tanti progetti di prossimi e futuri arricchimenti nell'edilizia cittadina. Qui c'è con la sua nuova sede elegante la Banca Popolare, là c'è l'Ospedale; qui sorgerà la Casa del Littorio, là troverà posto la Casa di Ricovero, la cui facciata monumentale si fregierà delle lapidi consacranti i nomi dei quattrocentoventi Caduti.

Ma San Donà non era il mio punto d'arrivo: era il mio punto di partenza, e lo sarà per tutti quelli che in un futuro non troppo remoto si varranno della ferrovia per recarsi al Lido dei Lombardi. La spiaggia è laggiù, a diciotto chilometri dal paese: diciotto chilometri che sono un nulla per le autocorriere a cui verrà affidato il compito del rapido trasporto, e che però costituiscono anch'essi il felice motivo d'un piccolo viaggio interessante.

Si attraversa il Piave nella gabbia d'un gran ponte metallico che mena alla frazione di Musile, essa pure ricostruita con la sua bella chiesa e lo snello altissimo campanile, e, piegando un poco s'incontra il Sile, deviato sin dal sedicesimo secolo nell'alveo del vecchio Piave e che tortuoso e cilestrino si avvia al mare, solcato da grosse barche, pavesato da triangoli di vele, poichè qui i trasporti si fanno la maggior parte sul cammin dell'acqua, il più economico ed agevole.

Sulla via di Capo Sile merita un'occhiata uno stabilimento, aperto da pochi mesi, per la pastorizzazione del latte inviato da un consorzio di produttori. È un impianto moderno, abbagliante di candore, che per ora raccoglie giornalmente da quaranta a cinquanta ettolitri di latte, ma è capace di riceverne e lavorarne cento ed è suscettibile d'ingrandimenti per una capacità di centocinquanta e duecento ettolitri di prodotto puro e sano: prodotto che giunge direttamente al consumo a San Donà, a Mestre e a Venezia.

Per il capoluogo della provincia il tragitto è compiuto in due ore da un motoscafo salpante ogni giorno alle 13 sul canale navigabile del Sile che s'apre proprio di fronte allo stabilimento, là dove si staglia pure un

IL LARGO CORSO DEL SILE A CAPO SILE.

altro ramo di canale che congiunge il Sile al Piave, per cui lo stabilimento occupa davvero quella che si può chiamare una posizione strategica.

Più innanzi Cavazuccherina ci mostra il suo volto rinnovato, intorno alle rovine della romana Jesolo, e di lì in due passi si arriva al mare. Qui v'ha pur qualcosa che reclama una breve sosta e una piccola deviazione: un edificio di maestose proporzioni, benchè per ora non sia se non un terzo di quello che dovrà divenire. E l'Istituto Marino balneo-elioterapico permanente del Consorzio provinciale antitubercolare di Treviso, incominciato e costruito per una terza parte, senza risparmio di spazio e di mezzi, con una superba grandiosità di linee, con un'ardita solidità di mura.

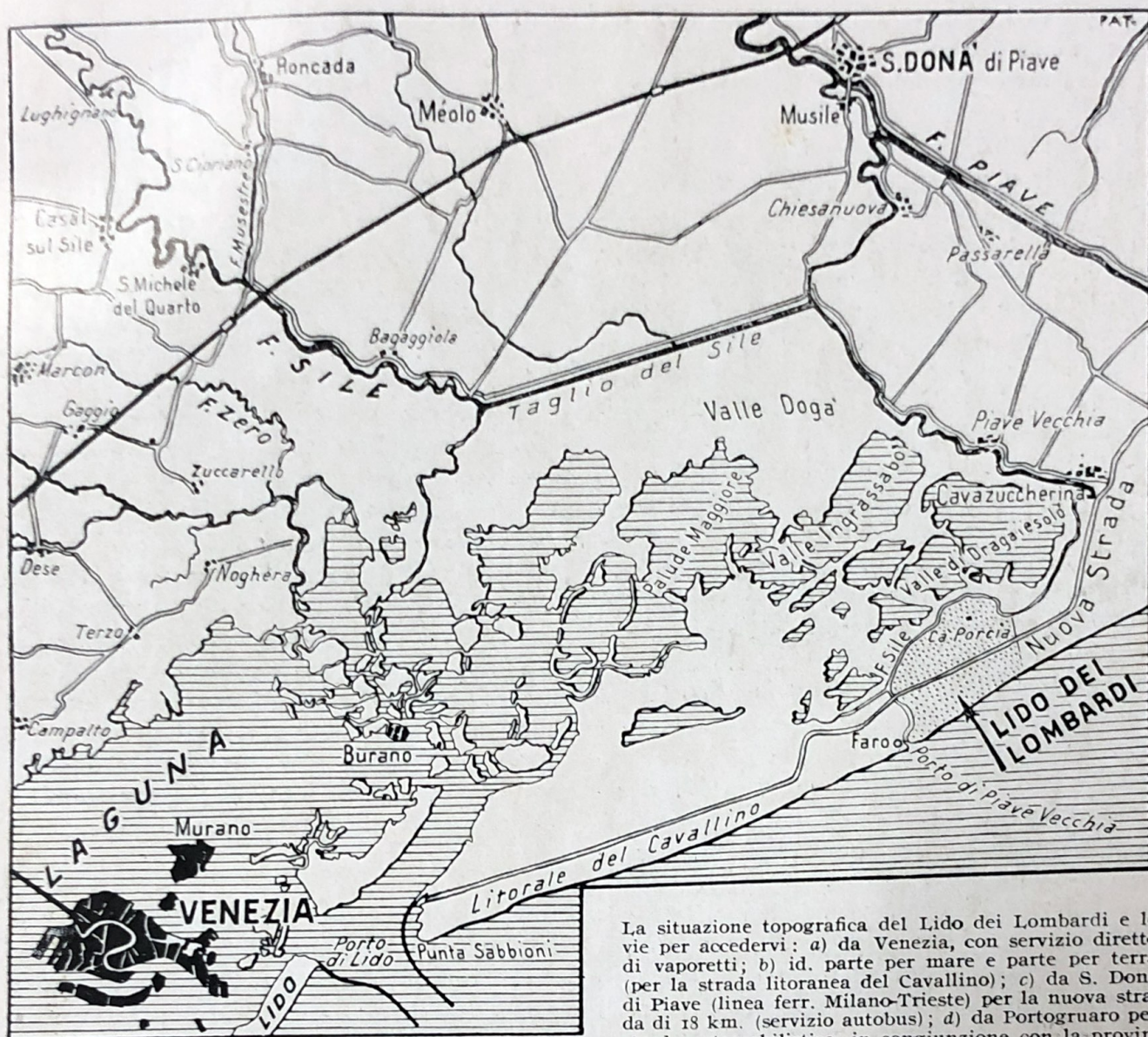
Vasti son gli ambienti dei refettori e dormitorii, larghi i corridoi, lucente e odorosa la cucina, ma sopra tutto belle e attraenti son le ampie terrazze spalancate sulla fronte a mare, dove la costiera muore in un lembo di tiepida sabbia. L'Istituto ha iniziato la sua benefica attività nella scorsa estate e l'ha proseguita nell'autunno e nell'inverno, agli intenti della cura profilattica, con un centinaio tra bimbi e giovanetti lasciati in piena libertà — sotto l'occhio dei medici e delle suore — all'aria e al sole.

Poco lungi, grazioso come una villa, sta l'edificio della Croce Rossa di Treviso che si propone scopi analoghi, e un po' più in là s'allineano i modesti baraccamenti, i capannotti, i padiglioni, le casette costituenti l'appendice balneare di Cavazuccherina.

Un breve tratto di strada ed ecco una spiaggia deserta, sabbiosa e onduleggiata, una landa semiselvaggia, un terreno quasi incolto, sinuoso di dune e di avvallamenti, qua e là punteggiato d'alberi, solcato da canali e da strade tuttora in formazione, irto d'arbusti, sparso d'erbacce, vegliato da qualche cascina, da radi casolari: una plaga solitaria, rustica, silente, che un giorno, fra non molto, risuonerà di giulive voci e s'avviverà di festosa animazione.

Perchè qui scioglierà le sue seducenti lusinghe il Lido dei Lombardi.

⁂

Il desiderio del mare da parte di moltissimi abitanti della plaga, non solo, ma anche delle retrostanti zone alpine della Carnia e del Friuli, l'affluenza domenicale estiva di folle desiose di tuffarsi nell'onde azzurre, la presenza d'una bellissima spiaggia, tutto questo incoraggiò due intraprendenti bresciani — il comm. dott. Tomaso Nember e

La situazione topografica del Lido dei Lombardi e le vie per accedervi: *a)* da Venezia, con servizio diretto di vaporetti; *b)* id. parte per mare e parte per terra (per la strada litoranea del Cavallino); *c)* da S. Donà di Piave (linea ferr. Milano-Trieste) per la nuova strada di 18 km. (servizio autobus); *d)* da Portogruaro per strada automobilistica, in congiunzione con la provinciale per Trieste.

il comm. dott. Giovanni Gorio — a tentar di valorizzare con speciali criterî un'ampia tenuta da essi acquistata, che apparteneva all'Ordine di Malta e di cui godeva l'usufrutto la veneta casa patrizia dei conti Porcìa.

La tenuta, ch'era mezza landa e mezza palude, invasa da canne palustri e però dotata d'una terra sabbiosa ben adatta alle colture, ebbe anche una valorizzazione preventiva o per lo meno concomitante da un'opera prontamente eseguita per cura dell'Amministrazione provinciale, ossia da una nuova strada rotabile che, con un tratto di dodici chilometri, congiunge la veneziana Punta Sabbioni alle Conche del Cavallino sul Sile, attraversa poi la tenuta in questione, taglia i campi e si riattacca alla strada provinciale proseguendo verso Portogruaro e Trieste. D'altro canto è già stabilito un servizio di chiatte per il trasporto di persone e veicoli da Punta Sabbioni a San Nicolò di Lido.

La località, pur essendo servita dalla grande linea ferroviaria internazionale Parigi-Milano-Venezia-Trieste-Costantinopoli mediante la stazione di San Donà che dista, come dicemmo, diciotto chilometri, ed essendo facilmente allacciabile a Venezia per via d'acqua con un servizio di vaporetti naviganti lungo la costa e lungo il canale, tende giustamente a un più spedito accesso automobilistico, e appunto la nuova strada, innestata nelle strade preesistenti, renderà particolarmente agevole l'affluire degli ospiti da ogni parte.

La tenuta è limitata a nord dalla vecchia strada di Cavazuccherina, all'est dal mare e per il resto è cinta e lambita dal Sile, che la costeggia in un largo arco sino al proprio sbocco presso il Faro del Cavallino. La nuova strada rotabile taglia la tenuta in due

parti, quasi separando due aziende diverse, due mondi distinti: verso l'Adriatico, sulla riva marina, la zona balneare; verso terra, la zona agricola.

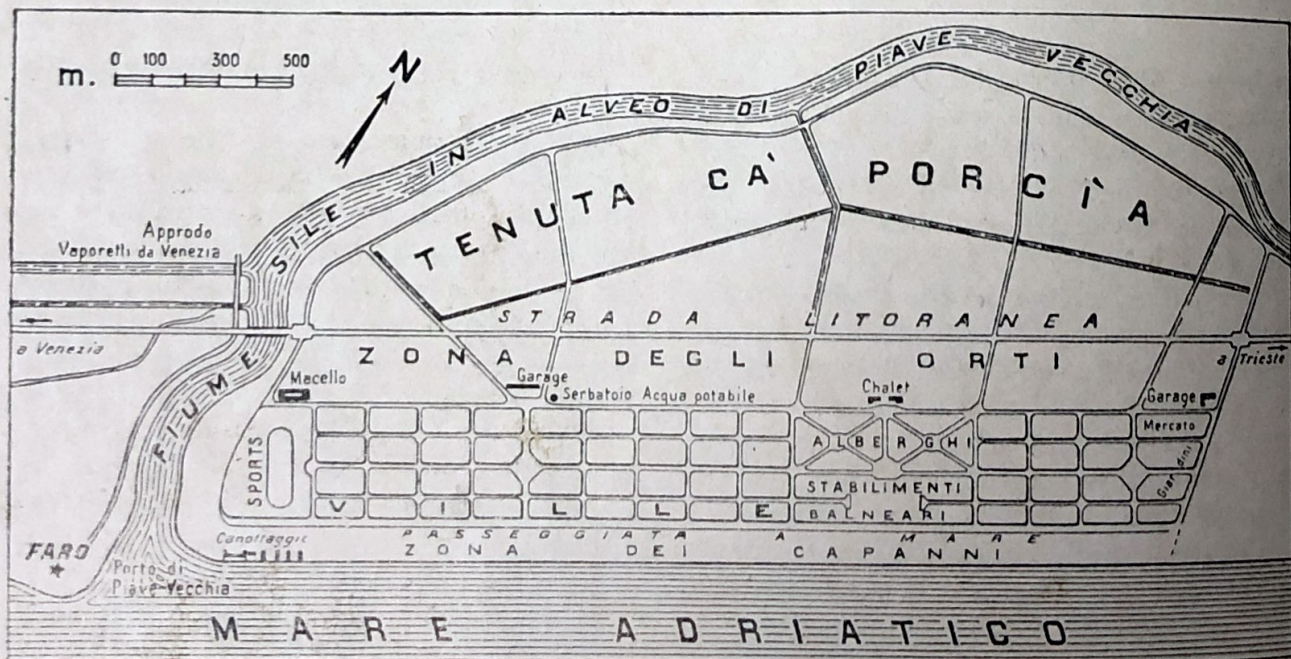
La zona balneare costituirà il vero e proprio Lido dei Lombardi, così battezzato con felice spirito dai coraggiosi iniziatori, e disporrà di tre chilometri d'una spiaggia superba, soffice di finissima sabbia e in sì lene declivio che sino a cento metri ed oltre si può inoltrarsi con l'acqua non più su della cintola, ciò che rappresenta una condizione ideale per la sicurezza dei bagnanti e specialmente dei bambini.

Dolce e pur vivificante, la brezza spira nell'aperta riviera e fa limpido l'immenso specchio marino, punteggiato dalle vele dei pescatori di Chioggia e di Burano, essendo la plaga assai prodiga d'ottimo pesce che fa capo all'importante mercato di Caorle. Un punto caratteristico dello scenario è il Faro del Cavallino, che spicca a sud con la sua bianca torre; ma ancor più pittoresca è la stupenda cornice alpestre, che s'inarca alle spalle con le cime candide di neve, risaltanti contro l'azzurro del cielo. È questo il tocco magistrale del radioso quadro, composto e donato dalla natura.

L'opera dell'uomo, secondo il progetto dell'ingegnere Giuseppe Alberti, comprenderà uno schieramento di capannotti sul sabbioso tappeto, limitato da un parapetto, dietro il quale, su un piano lievemente inclinato per consentire a tutti la vista del mare, si stenderanno allineamenti di ville e di villette cinte da giardini, intersecate da viali alberati, servite di fogne e d'acqua, di luce e di posta, di telegrafo e di telefono, allietate di campi sportivi, fornite direttamente di verdure e frutta, latte, uova, salumi, pollami, dall'attigua azienda agraria. Ma vi saranno anche ville col rustico e con un pezzo di terra intorno — un ettaro, un ettaro e mezzo — per chi ami possedere il proprio orto e prolungar la stagione balneare con un placido soggiorno autunnale profittando altresì della copiosissima cacciagione.

Verso la zona mediana della fronte a mare verranno costruiti alcuni alberghi, decorosi ma non di lusso, per essere accessibili alle medie borse e mantenere a questo Lido senza sfarzi un carattere simpaticamente familiare. Quella zona mediana comunicherà per due strade trasversali con la grande rotabile longitudinale e avrà quindi facilità d'accesso per veicoli d'ogni sorta e specialmente per le automobili, alle quali naturalmente si provvederanno le opportune rimesse.

***

A tergo della zona balneare, e cioè dell'effettivo Lido dei Lombardi, s'allarga la vecchia tenuta di Cà Porcìa, già in parte bonificata e abitata da una piccola popolazione ru-

IL PIANO REGOLATORE DEL LIDO DEI LOMBARDI - UNO SCHIERAMENTO DI CAPANNI SULLA SPIAGGIA, QUINDI QUATTRO ALLINEAMENTI DI VILLE E VILLETTE, CINTE DA GIARDINI, INTERSECATI DA VIALI ALBERATI, E INFINE LA ZONA DEGLI ORTI. VERSO IL CENTRO, IL SETTORE DEI GRANDI ALBERGHI E STABILIMENTI BALNEARI.

UNO DEI TRE EDIFICI GRANDIOSI CHE FORMERANNO L'ISTITUTO MARINO BALNEOTERAPICO DEL CONSORZIO PROVINCIALE DI TREVISO, PRESSO CAVAZUCCHERINA.

rale, perchè Tomaso Nember, l'audace ed esperto bonificatore, vi portò seco alcune famiglie di contadini bresciani e oggi Cà Porcìa conta all'incirca trecento persone, distribuite in varie fattorie moderne, con cinquecento capi di bestiame.

Per la bonifica si sono scavati, a cura dei Consorzi, alcuni canali, come il Canal Pazienti e il Canale Vigna Vecchia, i quali raccolgono dalle terre — che sono più basse del mare e del Sile — le acque piovane e le acque di filtrazione e le convogliano in un altro canale che le avvia ad un bacino di raccolta, donde passano alla Centrale Idrovora del Secondo Bacino di Cavazuccherina, che le assorbe, le solleva con le sue pompe (della portata di 1440 litri al minuto) per travasarle in un bacino di scarico che le versa nel vicino Sile.

Poderosa, nella sua semplicità meccanica, è questa Centrale che occupa un robusto edificio, e le sta d'accanto la Casa del Custode, sempre vigilante perchè nei periodi piovosi l'acqua cresce minacciosamente nei canali e bisogna pomparla giorno e notte e scaricarla senza indugio; se no la zona sarebbe tutta allagata, come lo fu, qui e altrove, ad opera militare durante la guerra, per renderla inospitale al nemico.

Allora, sulla strada che cinge la tenuta costeggiando il Sile, là dove oggi transitano lente e pacifiche le mandre, era un concitato frottare soldatesco che andava a rafforzare la delicata difesa al Cavallino. Non esistevano ponti sul fiumicello, e, ad evitare i soverchi traghetti, se ne improvvisò uno di legno che soltanto sul finire del decorso novembre venne sostituito da un solido e definitivo ponte di cemento, poco lungi dalle conche e dalle porte idrauliche che dall'opposta sponda immettono nel canale navigabile per Venezia; e se si pensa che appena una dozzina di chilometri separa questo ganglio nervoso dalla Regina dell'Adriatico, si comprende come per il tracollo di Caporetto essa sia stata minacciata da vicino e quanto ardua ed eroica sia stata la difesa nell'anno fatidico e tremendo.

In questo tratto, e via via risalendo al nord, le rive del Sile son tutte guarnite di folte canne palustri, dietro le cui siepi emergono con bizzarro effetto vele ocracee di barche. Scivolano, sull'acque calme e cilestrine, grossi bragozzi, corpulenti barconi colmi di sabbia sino a rasentare col bordo il filo del fiume. Ne portano sin mille e millecinquecento quintali ciascuno, sì che un barcone da solo fa il lavoro d'un treno merci, com-

TENUTA DI CA PORCÌA - CASCINA BRESCIA.

piendo lunghi viaggi pazienti su e giù per fiumi e canali per prendere e portare il carico da un capo all'altro di estesissime plaghe.

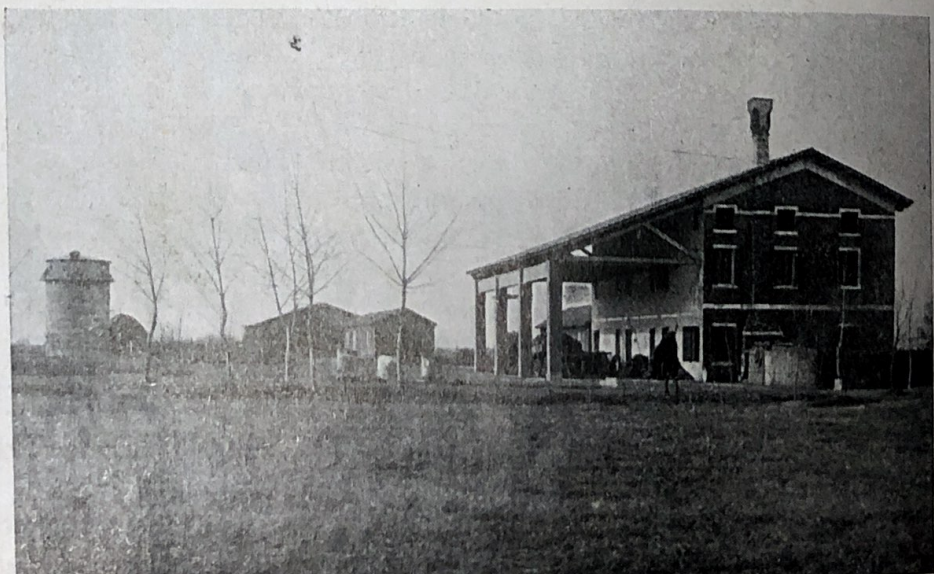
E passano rimorchiatori che si tiran dietro cinque o sei barconi, convogli mastodontici che ingombrano il fiume con le loro moli prolisse; passano, snelli ed eretti come cigni, i bianchi vaporetti postali che vanno e vengono dalla città dogale, messaggeri dell'antico amore; passan vele maestose, passano navigli solenni e passan barche e barchette a remi, guidate dalle donne, le robuste operose donne di questi paesi.

Son le scene amabili di una fresca poesia, e questo bel fiume che trascorre il vasto delta quasi lambendo le liquide valli preludianti la laguna, questo Sile sereno e vispo che corre per tanti rami verso la grande foce, è un soavissimo poeta.

* * *

Tomaso Nember, figlio della Leonessa, alto adusto bonario, ma con i segni d'una imperiosa volontà incisi nel viso macro, nei fermi occhi, nel passo sicuro, è anche lui un poeta, innamorato della natura, dei campi, del mare, della vita all'aperto, delle forti opere che si costruiscono lottando con gli elementi, conquistando e trasformando la terra, traendo quasi dal nulla le eterne energie ch'essa nasconde, portandole alla luce con perseverante fatica, lo sguardo fisso alla mèta che non può fallire.

È lui che si è addossato la dura bisogna della bonifica e che si è messo con ponderato animo a diriger l'impresa, facendo la spola tra Brescia e Cavazuccherina e acconciandosi di buona voglia a frequenti e prolungati soggiorni sul lido ancor inospitale nella sua grezza solitudine. Cominciò nel 1925 abitando con i suoi fidi luogotenenti un'osteriucola alle Conche del Cavallino, donde traghettava il Sile quattro volte al dì avendo costruito apposta un pontile per la sua barchetta.

Egli si preoccupò anzitutto della terra e, tracciato il piano dell'impresa, si buttò al lavoro spianando dune, prosciugando, dissodando le zolle umide e raccogliendone presto i primi prodotti in magnifiche verdure, in uve eccellenti per il Rabboso del Piave, buon

TENUTA DI ÇÀ PORCÌA - CASCINA OFFANENGO.

SCIVOLANO SULL'ACQUE LENTE E CHIARE DEL SILE GROSSI BRAGOZZI, CORPULENTI BARCONI, SCENE AMABILI DI UNA FRESCA POESIA....

vino frizzante e schietto, e in copiosa ed ottima frutta a cominciare dalle mele «reinette», specialmente appetite da volonterosi incettatori che si valgono d'autocarri per girar più rapidi alla raccolta e portar la messe a San Donà per spedirla a Monaco.

Nel '26 si trasferì in un baracchino sul mare, alla punta Nord del futuro Lido, ove certe notti di furiosa bora s'aspettava da un momento all'altro d'esser spazzato via tra le ondate con la baracca e tutto. Ma è uomo, il Nember, che ama le rudi emozioni e i forti contrasti. E nel '27 andò finalmente ad insediarsi nella nuova sede direttiva dell'azienda, in piena tenuta di Cà Porcìa, in una casa appositamente costruita nelle vicinanze d'un incrocio stradale. Una parte dell'edificio serve per abitazione dei dirigenti, l'altra per gli uffici, e accanto stanno l'officina meccanica per le macchine agricole e una fattoria con l'autorimessa.

Altre fattorie son disseminate sul vasto territorio e ognuna possiede un silos per conservarvi ed essiccarvi l'erba, che poi è meglio gradita dal bestiame. E dal bestiame, tra l'altro, si ricava il latte che vien mandato ogni giorno a quel tal stabilimento di Capo Sile ch'è pure una creazione indovinata dell'azienda di Cà Porcìa ed è quindi sotto la diretta giurisdizione dell'infaticabile Nember.

Sempre in moto, egli imprime un vigoroso impulso alle opere molteplici e assicura lo sviluppo dell'impresa, a cui ora tutti credono e pronosticano un lieto esito, taluno argomentando che si trattava di cosa facile e dunque di scarso merito. Però nessuno prima osò mai affrontarla, e difatti a veder com'era, a mirar la landa deserta e selvatica, c'era da mettersi le mani nei capelli e occorreva proprio un uomo pratico e risoluto come questo volonteroso bresciano, per osar d'assumersi un travaglio sì duro.

Oggi c'è ancor molto da fare, è vero, ma l'orizzonte appare chiaro. Ci son dune: si spianeranno. La terra si muove con facilità, i canali sono aperti, il suolo si asciuga e si assesta. Le canne tentano ancora di spuntare: saranno debellate, mentre già s'allineano filari di piante e si stagliano i grandi rettangoli dei campi arati.

E già si fanno innanzi ingegneri, capitalisti, costruttori, per concorrere all'opera, per assumer lotti di terreno, per fabbricar ville, e la fiducia nel successo si diffonde.

Il Lido dei Lombardi dovrebb'essere una realtà quest'anno, la prossima estate. Si conta di aver pronti per allora una prima fila di capanni e un centinaio di villette. Tanto per cominciare. E il seguito verrà.

ULDERICO TEGANI.

(fot. E. Fiorioli della Lena - Venezia).

SERVIZIO TRITTICI del T.C.I.

SINGOLARE vicenda è quella di alcune parole che nell'uso moderno son venute assumendo un significato ben lontano da quello originario e tradizionale. Tale è, ad esempio, il destino della parola *trittico*, la quale, còlta a bruciapelo, non può non richiamare alla mente quelle tavole tripartite della vecchia arte, tutte splendenti d'oro e di soavi immagini aureolate.

Ebbene, nella sua accezione più moderna — staremmo per dire « novecentistica » — questa parola *trittico*, echeggiante di chiesa e di museo, vale anche a definire un documento doganale per l'esportazione temporanea degli autoveicoli. Trattasi però di un documento a triplice composizione, il che salva evidentemente i diritti della etimologia (*tricticos* — che si piega in tre parti). I filologi misoneisti sono dunque pregati di tacere.

***

Questa dei trittici è una delle tante iniziative e benemerenze del Touring e merita di essere chiaramente illustrata ai nostri lettori.

Molti possessori d'autoveicolo, dovendo recarsi all'estero, ragionano a un dipresso così: « È presto fatto. Mi procuro il mio bravo passaporto, rimpinzo di benzina e d'olio la mia vettura, e filo ».

Infatti il libero cittadino a posto con la propria coscienza e non iniziato ai misteri eleusini della burocrazia internazionale, pensa che questa sostituzione di un mezzo personale di trasporto al mezzo pubblico delle Ferrovie non importi una speciale difficoltà. Egli non scorge, infelice!, l'ombra del fisco straniero che s'annida ai margini del suo innocente proponimento.

Ecco, voi intendete fare una pura e semplice gita oltre le frontiere del vostro Paese, e volete servirvi della vostra automobile per la semplice ed umanissima ragione che possedendo una bella macchina è perfettamente inutile sobbarcarsi alla schiavitù del servizio ferroviario. Ma il fisco straniero non la pensa precisamente così, e vede entrare nel territorio di propria giurisdizione due entità perfettamente diverse: un cittadino italiano munito di regolare passaporto e un autoveicolo italiano che viene ad inserirsi nel giuoco della concorrenza economica locale.

« Ma io non ho alcuna intenzione di vendere all'estero la mia macchina — voi obbietterete —. Essa dovrà ritornare con me in Italia, ricondurre, se a Dio piaccia, la mia persona

PORGETE IL BLOCCHETTO DI BIGLIETTI DA MILLE....

là donde era partita ». Voi avete ragione, ma il fisco straniero, che non è punto sentimentale, vuol essere garantito e cautelato, e vi dice in brusca maniera: Sta bene, entrate pure in casa mia, ma versate il dazio. Se poi la vostra macchina ritornerà in patria, io, severo, ma galantuomo, vi restituirò il vostro danaro.

Il ragionamento fila meglio dell' automobile-razzo di von Opel, ma il dazio dovete pagarlo. E che dazio! Oh, i bei tempi di cui ci parlano gli antichi *Libri Datiorum:* « Da ogni cavallo o cavalla armigera, mulo o mula, quattro soldi di bolognini; da ogni ronzino due soldi.... ».

AVETE UN BEL RIVOLGERVI A TUTTI GLI DEI DELL'OLIMPO....

Altro che soldi di bolognini oggigiorno! Qui si tratta di bigliettoni da mille e parecchi. E per darli a chi? E perchè?

Qui occorrono due parole di spiegazione.

Il metodo più primitivo e apparentemente più semplice è quello di versare l'importo del dazio al primo posto di dogana straniera che s'incontra. Ma qui incomincia la sventura.... Voi arrivate candidi e freschi alla dogana straniera, tirate fuori il vostro portafogli rigurgitante di bella moneta cartacea e vi disponete a depositare la cauzione. Ma è tardi: L'ufficio cassa è chiuso.

Vi tocca attendere al lume delle stelle e della luna, magari con la rigida temperatura notturna di varie centinaia di metri d'altitudine, che suoni quell'ora benedetta in cui si aprono gli uffici statali di tutti i paesi del mondo. Quando Dio vuole, ecco arrivare, ancora assonnato, il cassiere. Vi fate avanti e gli porgete il blocchetto di biglietti da mille, e magari, ve li vedete rifiutare perchè.... non in moneta nazionale.

Questo per quel che riguarda la prima funzione, il versamento. Ma la faccenda non appare più piana e lesta quando trattisi di ritirare, al ritorno, la somma che si è versata. Può darsi che la cassa del posto di dogana attraverso cui effettuate il rimpatrio, specialmente se trattisi di una frontiera secondaria, sia deserta e vuota. Avete un bel protestare, un bel rivolgervi, magari in forma non perfettamente cavalleresca, a tutti gli dei dell' Olimpo; se manca il *cumquibus* vi conviene attendere rassegnatamente. Non crediate, del resto, che questo ragionamento sia fatto per puro amor di tesi. Oh, no, la cosa è accaduta più volte ad automobilisti italiani che rientravano in Patria per il passo del Brennero. Essi dovettero attendere lunghe ore perchè quel posto austriaco di dogana non disponeva dei fondi sufficienti per restituire una cauzione automobilistica e doveva effettuarne il prelevamento a Innsbruck. Questo è un caso concreto e sperimentato. *Ab uno disce omnes.*

Non va poi trascurato il fatto che questo danaro affidato in mani straniere trovasi in balia di tutte le alee e di tutte le fluttuazioni, tanto più che — chissà mai perchè? — il cambio della moneta è sempre più alto quando si paga di quel che non lo sia quando si riscuote.

⁂

Ora, appunto dalla considerazione di tutte queste difficoltà e di tutti questi rischi è nata l'idea del *trittico*, il quale sta a rappresentare la più semplice e la più tranquillante delle procedure. Se siete soci del Touring, vi recate alla nostra sede o agli uffici succursali, e all'apposito sportello presentate la vostra domanda su di un modulo, che, tra l'altro, è un capolavoro di

PUÒ DARSI CHE LA CASSA DEL POSTO DI DOGANA SIA VUOTA.. . .

SE MANCA IL «CUMQUIBUS» VI TOCCA ATTENDERE RASSEGNATAMENTE....

chiarezza per ambe le parti. Avuti i dati inerenti alla vostra macchina, l'incaricato del Touring fissa in base al valore di quella l' importo dei diritti doganali, che voi versate nelle sue mani, sia in contanti, sia in titoli garantiti dallo Stato. Nessuna difficoltà, quindi, per ricerca di moneta speciale.

A tale importo aggiungete trenta lire per il documento e le spese inerenti, e ricevete il vostro bravo *trittico*, mercè il quale voi potete sfondare anche la gran muraglia cinese e rasserenare il più arcigno cipiglio di doganiere. Questi, allorchè gli presentate il trittico, non fa altro che verificare i dati della vostra macchina e trattenere presso di sè una delle tre parti del documento. Un'altra parte verrà distaccata e trattenuta, sempre alla dogana, allorchè abbandonerete il territorio straniero, e la terza, rimasta a voi, vi servirà per il ritiro della cauzione depositata presso la cassa del Touring.

Se poi v'accade di dover attraversare più d'uno Stato, il Touring vi procura non più il trittico, bensì un *libretto per transiti doganali* (carnet de passages en douane), il quale consta di tanti fogli divisi in tagliandi, che vengono staccati e trattenuti ai posti di dogana, nell'atto di varcare le varie frontiere.

Non è chi non veda come in tal modo la procedura sempre complicata della esportazione temporanea dell'autoveicolo, venga ridotta ai minimi termini, e come il vostro danaro venga ad essere protetto contro ogni rischio e svalutazione.

***

Ma c'è di meglio: Il Touring, che le studia tutte pur di far cosa utile e grata ai proprii Soci, ha escogitato il mezzo di risparmiar loro anche il versamento della rilevante somma della cauzione, somma che, a dir vero, sta meglio nelle tasche del legittimo proprietario che in quelle di un estraneo, sia pure d'un ricco gentiluomo qual è il nostro Sodalizio.

È stata infatti stipulata tra il Touring e le Assicurazioni Generali Venezia (A. G.), che hanno delegato all'uopo la Società Anonima Italiana di Assicurazione contro gli Infortuni (A. I.), una convenzione per assicurare queste somme. In base a tale convenzione, i Soci del Touring, che siano in regola coi pagamenti — elemento pregiudiziale per godere di qualunque degli innumerevoli benefici accordati dal Touring e primo dovere morale e patriottico di un cittadino che si rispetti — può ottenere il trittico o il libretto senza versare l'importo dei diritti doganali. Basta che egli stipuli con l'A. I. un contratto d'assicurazione, il cui premio ammonta a L. 2 per ogni mille lire della somma da cauzionare, più naturalmente quel tanto di diritto fisso e di tassa governativa che si richiede per ogni contratto d'assicurazione.

L'A. I., alla quale voi vi sarete rivolti, fornendo naturalmente la dimostrazione che possedete qualcoserellina al sole sì da poter far fronte eventualmente al vostro impegno, richiede al Touring il trittico o il libretto, e ve lo consegna. Qualora la vostra automobile non dovesse più ritornare in Patria, e la dogana straniera richiedesse il pagamento dei diritti doganali, il Touring ne richiederebbe, a sua volta, l'importo a voi e provvederebbe ad effettuarne il versamento, dando alla pratica la più sollecita delle evasioni e risparmiandovi una seccatura non indifferente. Se poi, per un qualsiasi motivo, voi non intendeste pagare, la somma verrebbe versata dalla Società assicuratrice, provvidenziale Cireneo, che si presterebbe, per la bisogna indilazionabile, a reggere momentaneamente la vostra croce finanziaria.

Se invece la macchina ritorna con voi in Italia, non avete la briga di ritirare depositi da alcuna parte. Con una piccolissima spesa avete potuto girare in auto per i vari paesi del mondo senza di-

VI PRESENTATE ALLA NOSTRA SEDE, E ALL'APPOSITO SPORTELLO....

strarre nulla del vostro patrimonio liquido investito certamente in imprese così redditizie che uno storno di fondi, anche per breve tempo, può significare una grave perdita.

La sbalorditiva comodità del sistema è accresciuta dal fatto che il rilascio dei trittici con contratto di assicurazione viene effettuato dalle Agenzie Principali delle Generali Venezia, che sono sparse, come è noto, in ogni parte della Penisola, e dagli uffici del Touring a Torino, Genova, Trieste, Roma, Sanremo, Aosta, Firenze.

....RASSERENARE IL PIÙ ARCIGNO CIPIGLIO DI DOGANIERE....

***

Un'altra agevolazione, che conferma la tradizione di fiducia e di benevolenza di cui il Touring ha sempre dato prova nei riguardi dei suoi aderenti, è quella della *garanzia bancaria*. Basta cioè che una Banca testimonî delle vostre solide capacità e del vostro buon volere, perchè il *trittico* o il *carnet* vi venga accordato anche senza la formalità, pur tanto lieve, dell'assicurazione.

Adesso che abbiamo spiegato per filo e per segno il meccanismo dei *trittici* e dei *carnets*, riteniamo opportuno ricordare al lettore automobilista che per circolare all'estero col proprio autoveicolo deve procurarsi: la *Targa internazionale* di forma ovale, bianca, con la lettera I in nero; il *Certificato Internazionale di Via;* una targhetta o un cartellino da applicarsi in posizione ben visibile, col nome, cognome e indirizzo del proprietario della vettura. Poichè le nuove disposizioni sancite dal Codice della Strada contemplano anche per la circolazione nel territorio del Regno l'adempimento di analoga formalità, potremmo anche risparmiarci di ricordare che per la circolazione all'estero si richiede altresì l'applicazione sul davanti dell'autovettura di una targa consimile alla targa di Stato col numero e la sigla di immatricolazione.

La Targa Internazionale trovasi in vendita presso la Sede del T. C. I. e presso gli uffici succursali, ai quali abbiamo già accennato, al prezzo di L. 6 se per automobile, di L. 5 se per motociclo. Anche il Certificato Internazionale di Via è in vendita presso la nostra sede e i nostri uffici succursali al prezzo di L. 6,30 compreso il bollo. Tale certificato deve essere richiesto alla R. Prefettura con una domanda in carta da bollo, alla quale siano allegate la licenza di circolazione, la patente di abilitazione, e una fotografia del conducente.

Tale domanda — di cui i nostri uffici, con la ben nota praticità... froebeliana, forniscono anche il modello — deve venire prima dell'inoltro, vistata dal Pubblico Registro Automobilistico.

***

Riepilogando, il problema della esportazione temporanea degli autoveicoli vien posto dal Touring nei seguenti termini, in evidente progressione di beneficio:

1) - il *trittico*, che spalanca ogni frontiera con un minimo di disagio e con l'assoluta esclusione di qualsiasi rischio finanziario;

2) - l'*assicurazione* e la *garanzia bancaria*, che, liberano il trittico da qualsiasi gravame finanziario, sostituendo una facile dichiarazione verbale alla immobilizzazione di varie migliaia di lire.

C'è naturalmente una piccola esigenza pregiudiziale, ed è quella di essere soci del Touring e, per di più, in regola coi pagamenti.

Ma è, questo, un dovere civile così elementare, che ci parrebbe di menomarne la squisita spiritualità collegandolo alla considerazione materiale di un beneficio, sia pur cospicuo e liberale come quello che abbiamo ora descritto.

a. b. b.

(fot. Alinari)

PESTO - LA COSIDDETTA BASILICA.

PAESTUM

Ho la consuetudine di interrompere con qualche rapida sosta, fra due treni, i lunghi viaggi. Con questo modo spiccio ed economico, completo la conoscenza del Paese, e scemo il fastidio della lunghezza delle corse peninsulari.

Quante volte andando verso il Mezzogiorno avevo studiato di inserirvi la digressione a Pesto. Non v'ero mai riuscito.

M'ero dovuto invece ogni volta contentare di frugare la pianura con lo sguardo disioso, durante le rapide corse del treno. Salutavo i templi nella piana deserta, con sempre rinnovata promessa. Nello splendore di un luminoso e nebuloso tramonto di autunno essi mi erano una volta apparsi meravigliosamente profilati, contro il cielo di rame, circonfusi di luce e di sogno! E questo era divenuto l'aspetto col quale la città nettunea mi si richiamava alla mente pungendomi di desiderio.

***

La dorica città di Nettuno giace presso la grande linea che porta alle Calabrie, poco dopo la stazione di Battipaglia.

L'importanza turistica ed artistica di Pesto non sembra titolo sufficiente a promuovere a stazione di classe la sua fermata ferroviaria. Nessuno dei treni di grande comunicazione del sud ferma dunque a Pesto. Per recarvisi, bisogna fare uno studio di coincidenze, scendere dal direttissimo a Battipaglia, prendere un « locale » per quegli altri pochi chilometri di ferrovia, poi a visita compiuta prendere un'altro treno ordinario per andare ad aspettare a Battipaglia o ad Agropoli il direttissimo che vi porterà a destinazione. Siccome i treni locali sono scarsi, vi ci occorre tutta una giornata. D'inverno vi toccherà interrompere il viaggio nelle ultime ore della notte, per riprender-

lo ancora nel buio della tardissima sera successiva. Se potete invece sottrarre un giorno alle vostre cure, se lo studio delle coincidenze vi ha fatto trovare alfine ore possibili di arrivo e di partenza, allora armatevi di grande pazienza ed affrontate le noie del risveglio e della discesa dal treno, dove eravate bene o male sistemati; della lunga attesa del vostro modesto trenino; delle ore inutili e superflue, dopo il giro archeologico, ore disperatamente vuote — che la clemenza del cielo vi assista! — nella prospettiva di nuova attesa e di nuovi trabalzi. Se non ci vuole dell'eroismo, poco ci manca!

Nè il disagio scema di molto facendo della visita l'oggetto di una speciale escursione da Napoli. Vi prende egualmente tutto un giorno. E relativamente sono pochi, infatti, che si decidono ad effettuare l'escursione da Napoli. Vi capita invece immancabilmente chi si ferma a Salerno: ma sono poi molti?

(fot. Alinari)

PESTO - INTERNO DEL TEMPIO DI POSIDONE.

Beatissimo certo chi può permettersi di venire a Pesto in automobile. Vi arriva di solito da Sorrento o da Amalfi. Il trapasso dalle meraviglie esuberanti della costiera amalfitana alla desolazione della piana di Battipaglia, cui i monti del Cilento fanno da sfondo solenne, è forte sì, ma aspettato, come la fatale discesa di una parabola dopo attinto il culmine della bellezza. E dopo Salerno, gaia, caratteristica, interessantissima nel suo Duomo, nelle sue memorie e nelle architetture medioevali, quell'immergersi nella solitudine agreste, sembra la più acconcia preparazione spirituale alla città morta.

Ma io non abito a Napoli, non possiedo una automobile, e per la fretta dei miei viaggi e per le dette ragioni, non avevo mai potuto dunque arrestarmi a Paestum.

Sciolsi il lunghissimo voto nell'anniversario della Vittoria, nel 1928, quando meno ci pensavo, per uno di quei contrattempi di viaggio che lì per lì fanno stizza e dispetto, ma che quella volta, avendone saputo trarre partito, reputai invece fortunato.

Avevo perduto la corsa che parte da Roma alle 20. Studiando l'orario, mi accorsi che se, invece di attendere i grandi treni dell'indomani, fossi partito col notturno delle 23, avrei potuto dedicare a Paestum il giorno seguente, senza pur ritardare di troppo il mio arrivo in Sicilia.

Così in una serena mattina di novembre mi trovai alla soglia dell'antica città.

***

Ci appare essa a capo d'una graziosa viuzza campestre affiancata da muretti, e come additata da una serie di quei magnifici pini dalle belle ombrella, cari ai paesisti seicenteschi, di cui spesso si adorna la campagna napoletana. A capo della via si apre, tra due ante, la Porta della Sirena, ad arco pieno, sorriso dalla sirenetta scolpitavi nella chiave.

Già con questo termine toponimico, la città afferma quelle caratteristiche marine, che sintetizza il greco suo nome: « Poseidonia ».

Ma i ruderi non rendono agevole oggi il

(*fot. Alinari*)

PESTO - INTERNO DEL TEMPIO DI POSIDONE. PARTICOLARE.

e Paestum tornò a nuovo splendore. La decadenza comincia irreparabile con la discesa del mondo antico. Le acque del Sele e del Salso, tramutando la piana in palude, apportarono la malaria che spopola; il mare, interrato dalle alluvioni, si ritrasse a più di un chilometro, nè la città ebbe impeto di seguirlo, onde i commerci languirono, prima ancora che i Saraceni compissero l'estrema ruina. Gli abitanti la lasciarono, si ritrassero al monte dietro il loro vescovo, prima nella vecchia poi nella nuova Capaccio, povere foglie nel túrbine feudale; o tenendosi sempre al mare, portarono le sedi dove la costa precipite permise di sottoporre i porti alla tutela delle rocche: Agropoli a levante, Salerno a ponente. Quest'ultima, cresciuta in fortuna, spogliò dei marmi l'abbandonata Posidonia e li commise con l'oro e gli smalti nelle fulgenti opere cosmatesche del Duomo.

Sommaria storia municipale, che solo leggenda e fantasia ravvivano e completano. E l'una ci narra la funesta sorpresa nel dì sacro alla benedizione dei campi, onde la città fu dagli infedeli côlta incustodita e distrutta. E l'altra ci dà la funebre visione del morir lento di tanta floridezza. Disertata dagli uomini, caddero poco per volta gli edifici, si schiacciarono tra le cespaie della brughiera, le mura si sfaldarono scapitozzate, ma conservarono pur sempre il recinto tra i due fossi acquitrinosi. Dentro questo chiuso, mandre di bufali impietriti a pascere il silenzio dei secoli, stettero saldi contro il cielo e il mare, contro i venti muggenti negli intercolunni, i templi senza tetto. E nei lunghi secoli senza nome nè vita l'umile mandriano, traversando la sconsolata pianura, vide sollevarsi stormi di uccelli acquatici e volteggiare sui templi, senza trarre vaticini; sentì forse, sussultando, tra l'edera folta strisciare al sole la verde lucertola sacra ad Apollo: e quel chiuso silenzioso di mura inani e possenti e quell'ordine di alte colonne sostenenti i gravi frontoni, non gli dissero forse che parole di paurose leggende. Ancora oggi, nella promettente rinascita agraria della cam-

configurarle una vita marinara. La spiaggia è ora lontana più di un chilometro.

A Selinunte è facile ritrovare, pur sotto il groviglio delle macchie e l'onda cancellatrice delle dune, la topografia e qualche vestigio del duplice porto. Tuttavia il nome delle due porte che chiudono il decumano, diritto asse volgente al mare, sembra invitare ancora a dolcezze rivierasche, avvivate da danze e riti classici.

Paestum: più poesia che storia! La sua è una di quelle storie confuse, consuete alle antiche città meridionali. Un tumulto di popoli, un rapido fiorire, molta gloria di arte e ricchezza di commerci ai tempi greci e romani; martirî oscuri di santi e di popoli e fortunose vicende nell'oscuro medio evo; poi il rapido declino.

D'origine etrusca? Forse. Si preferisce attribuirla ai Dori di Sibari o a quei di Fregene. Poi i Lucani, scesi dai monti, l'imbarbarirono a mezzo. I Romani, premiando la città fedelissima durante le guerre latine e le puniche, ne fecero un municipio

(*fot. Alinari*)

PESTO - IL TEMPIO DI POSIDONE E LA COSIDDETTA BASILICA.

pagna salernitana, vengono gli ultimi pastori con le loro greggi di pecore e le mandrie di bufali, e la campagna è profumata di erbe e di fiori selvatici, di acque stagnanti e di salso odore di mare. E tutta la conca della pianura, nella cornice lunata dei nudi monti, non altro appare se non un immenso stilòbate posto lungh'esso il mare a reggere la meraviglia dei templi. Le altre vestigia non contano; nulla dicono al viaggiatore, che non si appassiona, come l'archeologo, a esaminare i ruderi e studiarne le piante o a deciderne l'attribuzione.

Il Foro, il Teatro, l'Anfiteatro che contano? Rovine e rovine!

Ma i tre grandi sacri edifici lo incantano. Il tempio di Cerere o di Vesta, dalle colonne rastremate sotto i lunghi capitelli, ha un alto frontone che sembra un atto di sfida o di imperio.

Le 50 arcaiche colonne della Basilica, nel nudo giro dell'architrave superstite, richiamano alla mente i monumenti druidici.

E bigia è la pietra dell'uno e bigia la pietra dell'altro; a contrasto del fulvo travertino ossidato che indora la maestà del maggior tempio.

Più nobile, più imponente, il tempio nettuneo ha le complesse gravi e grandiose forme dei templi dorici della migliore epoca.

Le sue complicate strutture, la cella tripartita a due piani, offrono all'archeologo interessanti motivi di riflessione e di studio. L'artista vi cercherà solo quel senso inspiegabile e profondissimo di armonia che promana dalle più sublimi creazioni dell'architettura classica.

Quest'armonia diviene qui nettamente sinfonica nella solennità muta del paesaggio. Il mare suona sommesso non lungi. I templi scoperchiati, aperti ai venti, sembrano partecipi di quel suono.

Ma questa commozione lirica a cui si giunge inevitabilmente ed immediatamente, questo delizioso *pathos* che ci pervade è rotto da una incredibile stonatura. Insolente antitesi delle cose, l'alta ciminiera di una fabbrica di conserve alimentari osa profanare questo ambiente.

La legge per la tutela del paesaggio non può avere dunque qui applicazione, sia pure retroattiva?

Pesto aspetta ancora il suo Giacomo Boni! Invano il pellegrino, punto di poesia e di ricordi, cercherebbe rose a Pesto!

Le rose di Pesto, le rose famosissime nell'antichità, fioriscono ora soltanto nell'erudizione dei cultori di poesia latina. O forse qualcuna di specie selvaggia, qualche canina semplicetta, fiorirà ancora ad aprile tra i rovi e le edere che fanno irte macchie di vita vegetale sulle nerastre pietre delle mura.

Sì, ridoniamo a Pesto le rose! Moltissime rose e di specie robusta a fiammeggiare rosse tra i ruderi, associate ad arcaiche piante decorative, secondo il grande insegnamento del Boni. Un multiforme vasto roseto, coprendo la sterposa platea, ridarebbe alle rovine, in una gloria di colori e di olezzi, l'antico emblema della poesia e il simbolo della vita che rinasce bella e perenne. Direbbe il nostro culto per queste nobilissime vestigia, più teneramente che non l'opera fredda dello scavo e della conservazione.

Siamo troppo pretenziosi chiedendo questo? Ma non è tutto; altro ci vuole e chiediamo nell'ordine più modesto delle necessità elementari del turismo.

Trascorrere una intera giornata a Pesto non è necessario invero, come si è detto, è anzi del tutto sconfortevole e, diciamo pure, noioso se non si è molto versati in archeologia o inclini al gusto della solitudine e della fantasticheria.

L'uomo d'oggi ha fretta; e d'estate c'è il rischio della malaria, d'inverno quello dell'intemperie.

Poichè offrono, è vero, rifugio presso i templi le poche case di un rustico villaggio ed alla ferrovia i locali negletti dell'umile fermata; ma son rifugi di ventura. Nelle epoche d'affluenza viene gestito un ristorante presso la stazione. Modesto, certamente; ma c'è da aspettarsi di peggio in una località che è stata finora, a voler dire il vero senza ambagi di termini, troppo trascurata in un assenteismo quasi completo.

Queste constatazioni, notisi, mirano a quel minimo di esigenze pratiche che la prepotenza del costume e dell'umana natura impongono, condizione preliminare e talvolta essenziale, ad un pacifico e pieno godimento delle bellezze del Paese.

Non è il caso qui di agitare la elegantissima ma vessata questione, se civiltà e conforti moderni giovino o nuocciano alle rovine delle grandezze antiche. Qui miriamo non ad un fine di intransigenza estetica, ma ad un preciso scopo di valorizzazione e non possiamo ignorare perciò che ormai la gran massa dei turisti ha voluto risolta quella questione in senso più edonistico che sentimentale. I viaggiatori byroniani, ricercatori di romantiche emozioni, sono ormai rarissimi....

Noi preferiamo senza dubbio la Pesto di oggi, piena del fascino della sua solitudine, ad una Pesto troppo organizzata!

Ma quel che chiediamo è appunto quel minimo che nella solitudine può bene insinuarsi con tutta discrezione, giovando senza guastare.

Un minuto di sosta per i direttissimi qui di transito; un orario di treni locali più coincidente con i direttissimi in transito a Battipaglia, un po' di abbellimento floreale soprattutto alla stazione; ecco un primo ordine di provvidenze di possibile ed immediata esecuzione.

A completare la serie dovrebbe attuarsi presto la progettata istituzione di una Casa del Passeggero e di un Ufficio di informazioni; tanto più che i locali sono disponibili.

L'esperimento di un ristorante-alberghetto, gestito in privata concessione, per conto delle Ferrovie, della Direzione delle Belle Arti, dell'Enit, potrebbe esservi attuato con utilità di esperienza.

La vicinanza del pittoresco ed aspro Cilento, della graziosa Agropoli, dell'antica inesplorata Velia — arcaico bel nome romano — suggeriscono di tentare gli esperimenti necessari per una messa in valore della regione.

Tra qualche tempo sarà costruita l'autostrada Napoli-Salerno; e non è troppo audace speranza che si possa attuare un pubblico servizio automobilistico Napoli - Salerno - Pesto. Bisogna apprestarsi fin d'ora, se non si vorrà presentare ai turisti, che con maggiore afflusso volgeranno allora verso Paestum, sempre lo stesso sconfortevole spettacolo di abbandono.

Avv. ALESSANDRO MILITELLO.

ENTE NAZIONALE INDUSTRIE TURISTICHE

Il Comitato turistico italo-ungherese.

Hanno avuto luogo a Roma — nei giorni 22, 23 e 24 febbraio — le riunioni del Comitato economico per lo sviluppo dei rapporti turistici italo-ungheresi, indette dall'ENIT per incarico del Ministero dell'Economia Nazionale.

La delegazione italiana del Comitato era così composta:

S. E. il Ministro Plenipotenziario gr. uff. Majoni, presidente dell'ENIT, delegato del T. C. I., presidente del Comitato; gr. uff. prof. Mariotti, Direttore Generale dell' ENIT, delegato del Ministero dell'Economia Nazionale; cav. De Marsanich per il Ministero degli Esteri; cav. Battisti per il Ministero delle Comunicazioni; dott. Grillo per il Ministero della Pubblica Istruzione; magg. cav. Briganti per il Ministero dell'Aeronautica; comm. Oxilia per il Governatorato di Roma; on. Lantini; on. Amicucci; on. Gray; gr. uff. Oro; dott. Favia; gr. uff. Rebucci; comm. Pinchetti; dott. Barrera.

Facevano parte della delegazione ungherese:

S. E. il dott. De Tormay, sottosegretario di Stato, delegato del Ministero del Commercio, capo della delegazione; prof. De Toth; dott. Senn; conte de Apponyi; sig. Barsony; sig. Kommer; dott. Pogany; dott. Tausz; comm. dott. De Miklos; cav. De Wahl.

Da parte dei delegati dei due paesi, sono state presentate importanti relazioni riguardanti varie questioni turistiche e culturali di particolare importanza. La discussione di esse ha messo in luce ancora una volta come, anche nel campo del turismo, tra l'Italia e l'Ungheria esistano interessi comuni di notevole rilievo. Ispirandosi alla considerazione di essi, le due delegazioni hanno perciò gettato le basi di numerosi accordi, per dare sempre maggiore sviluppo ai rapporti turistici fra le due nazioni.

La delegazione ungherese ha presentato i seguenti temi:

1°) Sul movimento turistico italo-ungherese e su alcune questioni pratiche relative ad esso (Direttore Generale O. Barsony).

2°) Miglioramento delle comunicazioni ferroviarie da Budapest all'Adriatico ed alla Venezia Tridentina (Direttore Generale A. Pogany).

3°) I bagni termali di Budapest e questioni riguardanti i viaggi di studio per medici (dottor B. Tausz).

4°) Monumenti storici ungheresi di speciale interesse per gli italiani (conte L. De Apponyi).

5°) Rapporti culturali italo-ungheresi (dottor E. De Miklos).

6°) Scambio di artisti e programmi del R. Ministero dell'Istruzione Pubblica ungherese per l'educazione culturale (prof. T. de Gerevich).

7°) Propaganda a mezzo del cinematografo (Consigliere ministeriale L. De Gömöy-Laiml).

La delegazione italiana ha svolto le seguenti relazioni:

1°) La propaganda per le stazioni di cura, presso le classi sanitarie d'Ungheria e d'Italia.

a) viaggi di studio per medici;

b) scambi di medici per soggiorni nelle stazioni di cura.

c) conferenze di divulgazione scientifica presso le Società mediche ungheresi ed italiane;

d) pubblicazioni di propaganda per medici (Ente Naz. Industrie Turistiche).

2°) Viaggi di propaganda e di istruzione in Italia ed in Ungheria, per studenti, insegnanti, industriali, agricoltori, cultori d'arte e di storia, giornalisti (Ente Naz. Industrie Turistiche).

3°) Il contributo del Ministero della P. I. per l'incremento dei rapporti turistici fra Italia e Ungheria (dott. M. Grillo).

4°) Lo sviluppo dell'aviazione turistica italiana e la sua eventuale estensione all'Ungheria (magg. A. Briganti).

5°) Studio dei provvedimenti e delle proposte atte a intensificare i rapporti turistici tra Italia e l'Ungheria, specialmente attraverso lo scambio di materiale cinematografico e radiofonico, anche in rapporto ai nuovi enti sorti in Italia per la rinascita e lo sviluppo del film patriottico, artistico ed educativo, nonchè per l' incremento della radiofonia (comm. dott. A. Oxilia).

6°) Esame dei mezzi atti a realizzare sollecitamente le proposte già presentate ed approvate nella riunione di Budapest, per la costituzione in seno all'Istituto Internazionale per la Cooperazione Intellettuale di Pari-

gi, d'una sezione o quanto meno di un servizio del Turismo (comm. dott. A. Oxilia).

7°) Le relazioni culturali e storiche come coefficiente per l'incremento dei rapporti turistici fra l'Italia e l'Ungheria (dott. P. Barrera).

8°) Contributo della stampa turistica italiana alle relazioni italo-ungheresi (gr. uff. A. M. Rebucci).

L'adunanza di chiusura, presieduta da S. E. Majoni, presidente dell'ENIT, ha avuto luogo presso il Ministero dell'Economia Nazionale.

La prossima seduta sarà tenuta nel mese di settembre a Budapest.

L'afflusso dei viaggiatori in Italia per le vie del mare.

In base alle statistiche dell'ENIT è possibile pubblicare i dati del movimento dei viaggiatori imbarcati all'estero e sbarcati nei nostri porti durante tutto il 1928. Tale movimento, come è noto, ha un particolare significato anche per quanto si riferisce al movimento turistico in generale verso il nostro Paese.

Dai dati statistici di cui sopra, si apprende che dal gennaio al dicembre del decorso anno, i viaggiatori sbarcati in Italia sono stati in totale 163.193, di cui 93.921 stranieri — in maggioranza di 1ª classe e di classe di lusso (39.256) — e 69.272 italiani.

Il movimento dei viaggiatori stranieri è in continuo aumento: esso che nel 1926 ammontava a 86.593, per raggiungere nel 1927 gli 89.613 passeggieri, è salito nel 1928 a 93.921, toccando le più alte cifre nei mesi di aprile, maggio, giugno e luglio. Va considerato inoltre che nelle statistiche del '26 e del '27 era compreso anche il movimento di Tripoli — movimento veramente notevole nel periodo della Fiera Campionaria che in ogni anno vi si svolge — mentre in quello del 1928 non vi è compreso.

Degna di nota è anche la parte che la nostra marina mercantile — giunta oggi a poter competere degnamente con quelle estere — ha avuto nel movimento: infatti, mentre i viaggiatori sbarcati da piroscafi battenti bandiera italiana sono stati 129.423 di cui 68.828 stranieri, quelli sbarcati da piroscafi battenti bandiera di altre nazionalità sono stati 33.770 (stranieri 25.093).

Il Notiziario Turistico dell'ENIT pone in rilievo il contributo delle varie nazionalità del mondo. Come per il passato il maggior contingente di passeggeri è rappresentato dai nord americani con 33.872 viaggiatori; ai nord americani seguono gli inglesi con 16.264 viaggiatori. Vengono poi i balcanici (15.210), i tedeschi ed austriaci (6.763), i sud-americani (4.177), i francesi e belga (3.071), gli egiziani (1.832), gli spagnoli e portoghesi (1.190). Vi sono infine 6.685 viaggiatori di altre nazionalità d'Europa, e 4.837 di altre nazionalità fuori d'Europa.

Interessante è poi conoscere in quale misura i vari porti italiani hanno contribuito al movimento. Al primo posto si trova Napoli, ove sono sbarcati in totale 56.895 viaggiatori (di cui 32.048 stranieri, in maggioranza nord americani ed inglesi); al secondo posto è Genova con 49.564 viaggiatori (di cui 20.892 stranieri, in maggioranza nord americani e sud americani). Vengono poi Trieste (14.741), Brindisi (12.581), Venezia (9.270), Siracusa (5.738), Bari (5.626). Nei porti minori sono sbarcati complessivamente 8.784 passeggieri.

I dati resi noti dal Notiziario Turistico danno quindi modo di porre in evidenza tre punti essenziali: 1°) gli stranieri che si sono recati in Italia per via di mare nel 1928, sono in aumento e precisamente di 7.328 in confronto al 1926, e di 4.308 in confronto al 1927; 2°) la nostra marina mercantile ha ottenuto anche quest'anno il primato, avendo superato di 95.653 unità il numero dei passeggeri trasportati da compagnie di navigazione estere; 3°) il notevole afflusso di nord americani, che costituisce oltre il terzo del movimento generale degli stranieri è particolarmente significativo, giacchè indica in modo eloquente come il viaggio in Italia sia una delle mète preferite dai turisti d'oltre Atlantico ove più attiva si svolge la propaganda turistica a favore del nostro Paese.

La Conferenza internazionale per gli autoservizi e la Mostra del passaggio e del turismo ad Abbazia.

Il 2 marzo ha avuto luogo la Conferenza Oraria Internazionale per i servizi automobilistici di gran turismo, indetta dall'Ispettorato Generale Ferrovie, Tranvie e Automobili ad Abbazia. Alla Conferenza erano rappresentate le pubbliche amministrazioni di trasporti della Francia, Svizzera, Austria e Jugoslavia e vi hanno partecipato tutte le più importanti ditte italiane esercenti autoservizi di lusso.

In occasione della Conferenza ha avuto luogo anche la premiazione delle ditte che hanno partecipato al concorso indetto dall'Ispettorato Generale Ferrovie, Tranvie e Automobili, della Confederazione Nazionale Fascista di Trasporti Terrestri, dall'ENIT, dal T. C. I., dal R. A. C. I. per i migliori servizi di Gran Turismo effettuati nell'estate del 1928. Inoltre, nella stessa giornata ha avuto luogo in Abbazia l'inaugurazione della « Mostra del Paesaggio e del Turismo » organizzata dall'ENIT. In tale Mostra erano illustrati a mezzo di grafici, fotografie, plastici e pastelli, le pittoresche zone percorse dagli autoservizi di gran turismo ed erano anche esposti i prodotti caratteristici delle piccole industrie delle regioni attraversate dagli autoservizi stessi.

VITA DEL TOURING

DIECIMILA.

Quando ce lo siamo visti capitare in ufficio più arzillo e sorridente del solito, abbiamo subito capito che cosa veniva ad annunciarci.

Andrea Vassura ci portava la nota complessiva dei Soci iscritti da lui al Touring. E la nota si chiudeva con la grossa, incredibile somma: diecimila! Diecimila Soci, di cui 2206 vitalizi.

Che un uomo solo, e inchiodato per dieci ore del giorno nel suo ufficio, in una piccola città anche se ora capoluogo di provincia, cogliendo tutti i ritagli di tempo, escogitando tutte le più artificiose combinazioni per procurarsi un po' di tempo, dedicando le ore della notte alla corrispondenza, riesca, con incessante trascinante propaganda, a raccogliere diecimila iscrizioni per il Sodalizio di cui si è fatto apostolo, può sembrare cosa miracolosa.

Ma la meraviglia è ancor maggiore quando si osservi il *crescendo* di questo cortese e incessante reclutamento. Il fascicolo della nostra Rivista dove è inserito l'articolo: *Andrea Vassura ha superato i duemila Soci!* è del giugno 1923: e per arrivare dai *mille* ai *duemila* c'eran voluti sei anni: eppure la cosa aveva già carattere di straordinario; ma nel gennaio del 1925 erano 5000; nel gennaio del 1929 sono 10.000. In che modo?

In tutti i modi. Andrea Vassura prende al volo ogni occasione che lo metta al contatto col prossimo e gli consenta di gettare la sua piccola rete di facile persuasione. Va nelle scuole, nelle società, nelle caserme, soprattutto nelle caserme, dove il nome del Touring risuona così simpaticamente, per tanti legami e tante affinità; parla, convince, trascina. Gli uomini sono visti da lui sempre sotto l'angolo visuale della loro possibile iscrizione a Soci del Touring. Se n'è formata un'abitudine mentale, da cui non saprebbe certamente più staccarsi. Quelli che non hanno questa vocazione del propagandista non riescono a capirla. Come Andrea Vassura non ne abbiamo conosciuto nessuno; ma ne abbiamo pur conosciuti tanti che, se non avevano le sue risorse, non erano meno fervidi di lui. Uno, fra l'altro, un nostro caro e purtroppo ora scomparso Console di Udine che aveva avuta la disgrazia di perdere un'amatissima sorella, dimorante in Piemonte. Ritornando dai funerali passò di qui, venne a salutarci, ci parlò del suo gran dolore, poi concluse, senza mutar di tono, ancora colle lagrime agli occhi «Ho *fatto vitalizio* il prete che accompagnava il corteo... ».

Tutto questo riceve una luce di nobiltà dal fatto che quelli che operano così, operano disinteressatamente, generosamente, per amore di un'idea, non badando a sacrifici personali, non certo per l'allettamento di qualche distinzione o di qualche malsicuro premio che i nostri Concorsi possono distribuire, ma con la sola e alta compiacenza di contribuire alla prosperità e alla grandezza di un Sodalizio di cui tutti riconoscono le alte finalità e la vasta benefica azione. Il loro amore di cittadini si esplica in diverse forme (il Vassura è un appassionato organizzatore anche nel campo sportivo) ma in questo particolarmente si fa concreto e dinamico.

Sono testimonianze irrefragabili del valore morale del Touring; solo le istituzioni che vivono in un'elevata sfera ideale possono contare su tali impareggiabili concorsi.

E Andrea Vassura è il primo della schiera, ma la schiera è numerosa e ogni giorno vede accrescere le sue file.

Abbiamo deciso di raccogliere in un albo i nomi dei diecimila e di offrirlo al loro presentatore; ma lasceremo alla fine molte pagine in bianco, anzi altrettante e più, per potervi far scrivere anche quelli che il Vassura va già raccogliendo e raccoglierà in futuro. Quando aveva raggiunto il numero di duemila, scriveva: «Non mi fermo, si capisce; neanche però posso seguitare col passo attuale; sarebbe impossibile, veramente». Invece il passo lo allungò, e come! Anche adesso è preso dalla stessa titubanza e ripete quasi le stesse parole: «Vorrei seguitare di questo passo, ma non lo credo proprio fattibile». L'esperienza ci ammaestra che alla frase si può dare la più ottimista delle interpretazioni.

Caro Vassura, continui con la Sua bella fede e col suo bell'entusiasmo a raccogliere Soci per il Touring, e il Touring continuerà a giustificare la Sua fede e il Suo entusiasmo e ad offrirle nuovi argomenti, sempre più persuasivi per la Sua opera di propaganda!

G. B.

Il Deputato del Touring al Parlamento Nazionale.

Il 6 febbraio u. s. si riuniva quasi al completo (i pochi assenti lo erano per assoluta impossibilità di intervenire) il nostro Consiglio per designare il candidato del Touring alle elezioni politiche, a norma del R. Decreto 17 gennaio 1929, N. 13.

Il Presidente del Touring – pur sensibilissimo all'alto riconoscimento reso al Touring e alle vive e ripetute insistenze dei Colleghi – non ritenne di accettare la candidatura perchè gli impegni inerenti alla sua carica sono già tali da assorbirne completamente l'attività e perchè gli piacque di confermare la tradizione che l'ufficio delegato dai Soci e dai Colleghi al Presidente non è tramite di vantaggi nè scala ad onori. Su proposta dello stesso Presidente del Touring fu ad unanimità di voti designato il Gr. Uff. Dott. Italo Bonardi; il cui nome ricorre raramente nelle pubblicazioni del Touring (però i lettori de *Le Vie d'Italia* non hanno certo dimenticato i suoi interessantissimi scritti) ma la cui azione in qualità di Segretario Generale della Delegazione Romana è invece ben nota ai Dirigenti del nostro Sodalizio; azione che da più di vent'anni si è svolta a favore del Touring nei molteplici rapporti fra l'Istituzione e il Governo; e sempre coronata dai più sicuri e lusinghieri riconoscimenti.

Il Gr. Uff. Dott. Italo Bonardi è nato a Brescia il 5 aprile 1878. Conseguita la laurea in giurisprudenza a pieni voti presso la R. Università di Torino, entrò per concorso al Ministero dell'Agricoltura, Industria e Commercio. Nella sua lunga carriera amministrativa ebbe incarichi di fiducia molteplici da parte del Governo, sempre lodevolmente espletati e per i quali venne insignito della Commenda Mauriziana, nominato Gr. Uff. della Corona d'Italia e conseguì altre onorificenze estere.

Interventista convinto della grande guerra, vi partecipò meritandosi la Croce di Guerra. Coll'avvento del Fascismo, fu Capo di Gabinetto del Sottosegretario di Stato alla Guerra del primo Ministero Fascista, e in seguito, chiamato dalla fiducia del Ministro Belluzzo, fu suo Capo Gabinetto al Ministero dell'Economia Nazionale.

La competenza specifica nei problemi tecnici ed economici del turismo gli valse molti incarichi; infatti egli fa parte dall'origine del Consiglio dell'Ente Nazionale per le Industrie Turistiche e del Reale Automobile Club d'Italia, della Compagnia Italiana del Turismo (CIT), del Consiglio del Parco Nazionale d'Abruzzo e di altri molti Consigli permanenti che trattano del Turismo.

Oltre ad una larga conoscenza degli ordinamenti amministrativi dello Stato egli porta quindi una specifica competenza in tutti i problemi che si connettono al turismo, nello studio dei quali fu sempre ispirato da quelle nobili patriottiche finalità che sono immutabile tradizione dell'Ente che lo ha designato.

Storia che non è lecito ignorare.

Carlo Delcroix diceva testè in una sua magnifica orazione in memoria di Luigi Cadorna che non possiamo troppo risentirci se altri ha svalutato l'opera dell'Italia in guerra, dal momento che gli Italiani stessi la svalutarono più d'una volta nel corso delle stesse operazioni militari. Analogamente non ci sarebbe consentito di accusare i negoziatori della pace di aver ignorato l'italianità della Dalmazia se noi continuassimo a trascurare di apprendere le fortunose e gloriose vicende dei paesi posti sull'altra sponda dell'Adriatico e i loro stretti, secolari legami colla storia e colla cultura italiana.

Opera nobilmente intesa a toglierci da codesta inferiorità e da codesto rimorso è quell'*Archivio Storico della Dalmazia* che, per merito principalmente del suo fondatore, il Senatore Cippico, va pubblicando in veste rigorosamente scientifica, e però tanto più efficace, memorie storiche generali e locali sulla Dalmazia. Esso ha preso per motto l'ammonimento di un grande dalmata e grande italiano, Nicolò Tommaseo, il quale lasciò scritto: « Di notizie storiche, più che di critiche disputazioni, lo Stato nostro ha bisogno ».

L'Archivio Storico per la Dalmazia, che fa riscontro all'Archivio Storico per l'Alto Adige, del Sen. Tolomei, è elegantemente illustrato e la sua copertina si fregia di una magnifica riproduzione, la ricostruzione ideale del palazzo di Diocleziano in Spalato. L'erudizione di cui è contesto non lo priva di attrattive e di curiosità anche per chi non fa professione di studioso; anzi, esso riesce in grandissima parte di piacevole lettura.

Ma per quanto grandi siano i suoi pregi, uno li soverchia ed è quello di tener vivo nei nostri ricordi ciò che non deve essere dimenticato. Ricordate, o lettori della nostra Rivista nel 1918, quelle pagine così eloquenti anche se mute, tutte coperte da illustrazioni di monumenti italiani in Dalmazia e a cui L. V. Bertarelli aveva sovrapposto il semplice titolo: « Questa è Italia! ». Ricordatele e traetene l'ispirazione a compiere un dovere civile.

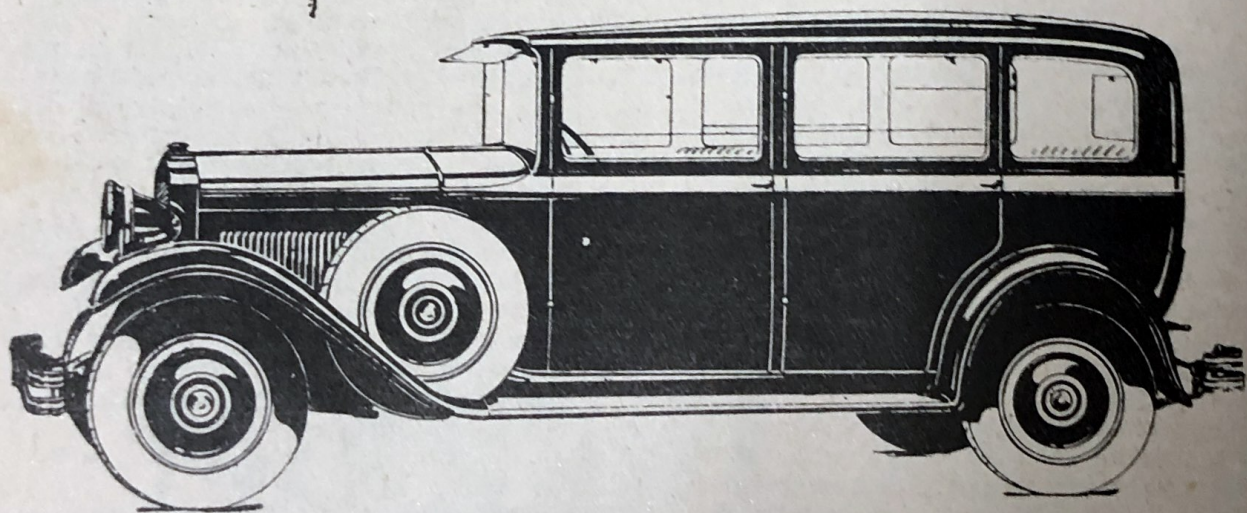
La Direzione dell'*Archivio Storico della Dalmazia* ha voluto dar prova di gentile simpatia per i Soci del Touring (1). Sappiano essi degnamente approfittarne!

G. B.

Un bilancio significativo: 1430 pagine, 182 articoli, 1032 illustrazioni.

E' il bilancio della nostra fiorente consorella, *Le Vie d'Italia e dell'America Latina*.

E' noto che la bella Rivista persegue il nobile scopo di avvincere sempre più alla Madrepatria i numerosi nostri connazionali che vivono nel Sud America e di rinsaldare i

(1) L'*Archivio Storico della Dalmazia* si pubblica in fascicoli mensili. La Direzione e l'Amministrazione del periodico sono in Roma (Via Morgagni, 2). Le corrispondenze, i vaglia, ecc., vanno indirizzati alla Casella Postale 275. Il prezzo d'abbonamento è di *L. 50*, ma per i Soci del T. C. I., che lo chiedano citando il numero della loro tessera, è ridotto a *L. 45*.

rapporti materiali e morali che legano il nostro Paese a quelle prosperose Repubbliche.

I dodici fascicoli del 1928 compongono un grosso volume di 1430 pagine di carta patinata, il quale contiene 182 articoli — illustrati da ben 1032 vignette nitidissime, talvolta a piena pagina — e un ricchissimo notiziario riguardante i più vitali interessi del nostro Paese e di quelli sud-americani, nonchè tutte quelle notizie che hanno maggior attinenza alla vita dei nostri emigrati.

Quale altra Rivista può vantare in Italia dati di collaborazione e di illustrazione così nutriti? Ma il pregio de *Le Vie d'Italia e dell'America Latina* non si arresta alla sola quantità. Poichè, questa materia copiosissima è armonicamente e sapientemente distribuita; e se 72 articoli trattano dell'Italia in modo particolare, descrivendone bellezze d'arte e di paesaggio, singolarità di costumi, risorse di produzione, tutti gli altri scritti sono distribuiti fra le varie nazioni sud americane in ragionata proporzione con la loro importanza e con l'entità dei comuni interessi.

Nè vi mancano piacevolissimi articoli di varietà e di curiosità, come ad esempio quello che descrive le bizzarre avventure del giramondo cinquecentesco Gerolamo Benzoni, o quello che rievoca la catastrofe del campanile di S. Marco, o quelli che trattano degli insetti commestibili nel Brasile, delle Memorie garibaldine a Montevideo, della mirabile necropoli azteca di Mitla o dei mostruosi contorcimenti di quel fenomeno vegetale che è l'*huarango* peruviano. Per dare alla trattazione della parte americana un maggior carattere di realtà vissuta, il T. C. I. non si è accontentato della già valida collaborazione dei più esperti conoscitori della materia e dei più brillanti scrittori, ma ha inviato nell'America Latina un giornalista e scrittore di ottima fama, il quale, tornato lo scorso anno da un giro di ben 60.000 chilometri, profonde nella Rivista i tesori della sua esperienza e della sua dottrina, illeggiadriti da una rara sensibilità di artista.

L'abbonamento per il 1929 a *Le Vie d'Italia e dell'America Latina* costa nell'Italia e Colonie: L. 25,40 per i già soci del T. C. I.; L. 30,40, per i non Soci.

Onori all'Atlante del Touring.

La Société de Géographie di Parigi, che corrisponde in Francia alla Reale Società Geografica Italiana, ha deliberato il conferimento del premio Eugène Gallois (medaglia d'oro) all'Atlante Internazionale del Touring, definito « œuvre magnifique ».

L'illustre Presidente della Società, il Prof. E. A. Martel, studioso, fra l'altro, delle nostre grotte del Carso, ne ha dato comunicazione con lettera autografa al Presidente del Touring, invitandolo a recarsi a ricevere l'ambita distinzione in un'assemblea generale della Società, che avrà luogo prossimamente.

NOTIZIE ED ECHI

AUTOMOBILISMO

Le disgrazie della strada e la mentalità degli automobilisti.

L'impressionante frequenza degli incidenti stradali ha indotto molti a indagarne le cause. Dell'argomento si è interessato sulla rivista *L'Accessorio per Automobili, Motocicli e Aviazione* un competentissimo della materia automobilistica, l'Ing. G. Pedretti, il quale non si perita di attribuire buona parte della responsabilità di tali incidenti alla poca prudenza e avvedutezza degli automobilisti. Il così detto *chauffeur* — egli scrive — prima d'essere patentato, dovrebbe venir sottoposto ad un esame preventivo psichiatrico, per determinare se può o no essere ammesso alla licenza di guidatore.

Il Pedretti, dunque, invoca anche per l'Italia quello che in altre nazioni è un fatto compiuto: l'esame psichiatrico, sul tipo di quello che debbono subire i nostri allievi piloti aviatori o anche semplicemente i manovratori di alcune aziende tramviarie urbane.

Fu constatato infatti che agli Stati Uniti su 1.800.000 conducenti d'autoveicoli il 35 per cento veniva giudicato incapace di un completo controllo di se stesso. In Francia pure fu fatta la osservazione analoga dalla Società Medica Psicologica di Tolosa.

« Non è il caso di pensare — avverte tuttavia l'Ing. Pedretti — che fra i conducenti italiani si possa supporre una percentuale così elevata di individui tanto fuori del normale; ma, purtroppo, così come stanno le cose da noi, non possiamo fare a meno di domandarci perchè non si sia pensato ad un riparo, e quali garanzie abbiamo noi per affidare ad un conducente qualsiasi la nostra bella e costosissima macchina, la quale, in mani inesperte o malate, può diventare addirittura un meccanismo micidiale per la sua potenza ».

A tale proposito, crediamo opportuno informare il lettore che è stata pubblicata in Inghilterra una statistica sulle cause degli

incidenti automobilistici, statistica veramente meritevole di essere conosciuta.

Il 10,5 % degli accidenti è dovuto ad eccesso di velocità; l'8,4 % ad un errato apprezzamento della velocità propria o di quella di altro veicolo, al non aver sentito il segnale d'avvertimento, ecc.; l'8,8 % ad imprudenza di bambini non sorvegliati che attraversano la strada; il 7,7 % a pedoni disattenti; il 7,7 % ad urti negli incroci, nelle curve, nel sorpassarsi; il 4,8 % a pedoni che camminano in mezzo alla strada; il 4,7 % a incontri di autocarri e ciclisti; il 4 % a imprudenza di pedoni che vogliono attraversare la strada proprio prima del passaggio di un'auto; il 3,9 % allo spavento provocato da una segnalazione troppo brusca; il 3,5 % all'improvviso sboccare di una vettura da una strada privata o da un portone; il 3 % a freni difettosi; il 2,9 % a storditaggine del guidatore; il 2,8 % a imprudenza di un cavalcatore; il 2,2 % al fatto di non tenere la mano prescritta; il 2,2 % al non aver sentiti gli avvertimenti di persone che non sono i guidatori di autoveicoli; l'1,7 % a inesperienza o a poca educazione del guidatore; l'1,5 % a passaggi a livello incustoditi; l'1,2 % al fatto di attraversare la strada nel senso di marcia di altri veicoli; l'1,2 % a binari di ferrovie elettriche collocati sulla strada; l'1,2 % a storditezza di ciclisti; il 7 % a cause varie imprecisabili.

Ad eccezione degli accidenti provocati da illusione dei sensi, da errato apprezzamento della velocità propria o di quella di altro veicolo, o causati dal fatto di non aver sentito i segnali d'avvertimento, il numero di tutti gli altri accidenti può essere notevolmente ridotto. Così il 22,1 % di tutti gli accidenti deve essere messo a carico dell'imprudenza dei guidatori; il 25,5 % spetta alla disattenzione dei pedoni, e infine il 7,5 % a mancanza di disciplina dei carrettieri. I difetti tecnici e costruttivi sono responsabili del solo 3% degli incidenti.

A quanto informa *Motociclismo*, organo del M. C. d'Italia, in una relazione presentata recentemente al 19° Congresso nazionale francese dei rivenditori d'automobili, motociclette e biciclette, la questione degli incidenti stradali è stata considerata sotto un punto di vista caratteristico e interessante anche per noi, benchè, anzi appunto perchè basate su esperienza francese. Secondo il relatore, cinque sono i fattori che, prescindendo dalle responsabilità che possono essere attribuite alle macchine, contribuiscono agli incidenti in questione, e cioè: *a*) le strade, in gran parte ancora tracciate e costruite con criteri dei tempi delle venerande diligenze; *b*) i regolamenti stradali, i quali non sarebbero in Francia all'altezza dei tempi; *c*) coloro che si servono delle strade e che si mostrano poco ossequienti alle disposizioni regolamentari; *d*) la... stampa, che nel dare il resoconto delle sciagure propende ad attribuirne la colpa alle macchine, facendo opera — è sempre il relatore che parla — di depressione morale; *e*) le leggi, che non tengono nel voluto conto le condizioni e le esigenze specialissime del traffico motoristico.

L'obbligo del numero sul radiatore delle automobili.

Come è noto, e come ebbe a rilevare su questa stessa Rivista, nel numero di marzo, il nostro collaboratore Avv. G. Pescatori, il nuovo Codice della Strada, entrato in vigore dal 1° febbraio, stabilisce l'obbligo che i dati contenuti nella targa di riconoscimento degli autoveicoli vengano riprodotti anche nella parte anteriore della vettura. Il ritardo con cui gli interessati sono venuti a conoscenza di tale disposizione, e un po' forse anche la ritrosia con cui si sono accinti ad ottemperarvi, hanno valso molte e svariate contravvenzioni. La notizia di queste sanzioni, diffusa dalla stampa, ha indotto molti a correre ai ripari, cosicchè si son visti numeri e sigle segnate sul radiatore delle macchine con ogni possibile sistema, dal gesso alla calce, allo smalto, al cartello volante. Questo, comunque, ha valso a sventare i rigori della legge.

I nostri amici automobilisti stiano dunque all'erta.

La produzione di autoveicoli industriali in Europa.

Stando ai calcoli del « *Poids Lourds* » la produzione europea di autoveicoli industriali e commerciali, sarebbe stata negli ultimi anni la seguente:

In Italia nel 1927, 3086 veicoli industriali, l'84 % dei quali *Fiat* e *Spa*, il rimanente *Lancia*. L'Austria ne produsse: nel 1925, 1100; nel 1926, 1330; nel 1927, 2600; si ritiene che per il 1928 saranno computati a 4000. Il Belgio ne ha prodotto un migliaio all'anno. La Cecoslovacchia, nel 1927, 1850, delle Case *Praga*, *Skoda*, *Walter* e *Tatra*. La Svizzera da 450 nel 1925, è passata a 850 nel 1926 e a 1340 nel 1927. In Danimarca l'unica fabbrica, la *Forende Triangel*, ha prodotto 140 autocarri e 12 autobus. In quanto alla produzione tedesca che era di 18.000 unità nel 1925, è scesa a 17.000 nel 1926 e a 12.000 nel 1927, ma si ritiene che nel 1928 abbia segnato una notevole ripresa, avvicinandosi ai 21.000 veicoli.

Le contravvenzioni automobilistiche in Inghilterra.

Il reparto Legale del R. A. C. d'Inghilterra ha compilato per la prima volta una diligente statistica delle contravvenzioni inflitte durante il 1928 agli automobilisti e motociclisti inglesi.

Le varie forme di contravvenzione sono risultate così distribuite: guida pericolosa, 24,30 %; limite di velocità, 23,83 %; ostruzionismo, 16,40 %; luce, 14,62 %; scappamento, 5,22 %; licenza per guidare, 5,04 %; licenza per la vettura, 3,84 %; abbandono della vettura in luogo proibito, 3,50 %; freni difettosi, 1,56 %; per targhetta porta numero, 0,83 %; mancato avviso di avvicinamento, 0,16 %; per non aver prese quelle precauzioni che vietano alla macchina di mettersi in moto durante l'assenza del guidatore, 0,17 %; man-

Centinaia di Nuove Ford

entrano in circolazione mensilmente in Italia

e questo avviso si indirizza particolarmente ai proprietari di queste vetture, la cui produzione quotidiana raggiunge ormai, nelle officine d'America, le 7000 unità.

La Nuova Ford, per l'eccellenza dei materiali e la perfetta costruzione, è di una qualità molto superiore al suo prezzo; ma, come a qualunque vettura, occorrono alla Nuova Ford alcune piccole cure che contribuiscono a ridurre fortemente le spese d'esercizio.

L'acquisto stesso della Nuova Ford vi dà diritto a tre verifiche gratuite dopo aver percorsi 800, 1600 e 2400 Km.: valetevi di questo servizio, a tutto vostro vantaggio. Dalle cure dedicate alla vettura nel primo periodo di uso dipendono in gran parte la sua durata e il suo rendimento.

Queste verifiche comprendono: l'ispezione della batteria, la messa a punto del generatore, del distributore, degli ammortizzatori e dello sterzo, il ricambio dell'olio e la lubrificazione dello chassis. Non dovrete pagare che il prezzo dell'olio e le eventuali riparazioni dovute a incidente od incuria.

Queste periodiche verifiche, indispensabili durante le prime centinaia di chilometri, sono necessarie sempre. Troverete ovunque un Agente Ford coscienzioso e bene attrezzato, che metterà la vostra vettura in grado di percorrere migliaia di Km. con la massima sicurezza e la minima spesa

FORD MOTOR COMPANY D'ITALIA S. A. - TRIESTE

canza di esattezza del controllo, 0,12 %; emissione di fumo nelle vie pubbliche, 0,049 %; per aver ostacolato i vigili nell'esercizio delle loro funzioni, 0,149 %.

La festa della emancipazione.

Una singolare ricorrenza, che forse non a tutti i nostri lettori è nota, è quella celebrata dagli automobilisti inglesi, il 14 novembre. Trattasi dell'*Emancipation Day*, ossia della commemorazione di quel 14 novembre 1896, in cui venne abolito l'obbligo per gli autoveicoli di farsi precedere, nell'attraversare gli abitati, da un uomo a piedi che agitava una bandierina rossa.

Avvertimenti francesi agli automolisti.

Lungo le strade dell'Ile-de-France si possono leggere cartelli, collocati per cura di quell'Automobile Club, i quali recano le seguenti scritte: « Bel paesaggio, rallentiamo! » - « La velocità è madre delle disgrazie » - « La velocità distrugge l'uomo e la macchina » - « ... e soprattutto adagio nelle voltate ».

Ci sembra meritevole di particolare attenzione quello che richiama l'attenzione dell'automobilista sulla bellezza del paesaggio. L'avvertimento potrebbe esser superfluo se tutti i turisti viaggiassero con gli occhi aperti e con lo spirito preparato, magari richiedendo ad una buona guida di che colmare le lacune della propria cognizione. Ma troppo spesso l'automobilista preferisce filare e guardare la strada che ha davanti anzichè il paesaggio che lo circonda. In tali casi il cartello è opportunissimo. Ma in buona parte del territorio italiano, dove si passa da una bellezza all'altra, quasi ininterrottamente, quanti ce ne vorrebbero di cartelli del genere?!

Il consumo della benzina in Germania nel 1928.

Secondo i dati forniti dal Sindacato del Benzolo di Bechum, durante il 1928 il consumo della benzina e derivati per alimentazioni di motori è stato il seguente:

I. Benzina importata	Tonn.	860.000
» di produzione locale	»	10.000
» artificiale	»	30.000
Totale	Tonn.	900.000
Benzina usata per scopi industriali	»	175.000
Restano	Tonn.	725.000
II. Benzolo di produzione locale	»	320.000
» importato	»	175.000
Totale	Tonn.	495.000
Benzolo usato per scopi industriali	»	50.000
Restano	Tonn.	445.000
III. Spirito per motori	»	15.000
Consumo totale	Tonn.	1.185.000

Nell'anno precedente il consumo della benzina e derivati era stato di 900.000 tonnellate, quindi si è avuto un aumento di circa il 32 per cento.

Il numero delle vetture automobili è salito pure da 724.000 a 933.000 durante il 1928; si è avuto così un incremento del 29 per cento. E' rilevante anche l'aumento nel consumo del benzolo, che è di circa la terza parte del consumo totale, ed è dovuto al maggior uso che di esso si fa nei motori.

Tranvie cremonesi che si trasformano in linee automobilistiche.

L'Amministrazione Provinciale di Cremona ha deliberato che due linee della rete tranviaria intercomunale cremonese, e precisamente la Cremona-Ponte Maiocche e la Montanara-Ostiana, vengano sostituite da servizi pubblici automobilistici.

MOTOCICLISMO

L'industria e il commercio del motociclo in Italia.

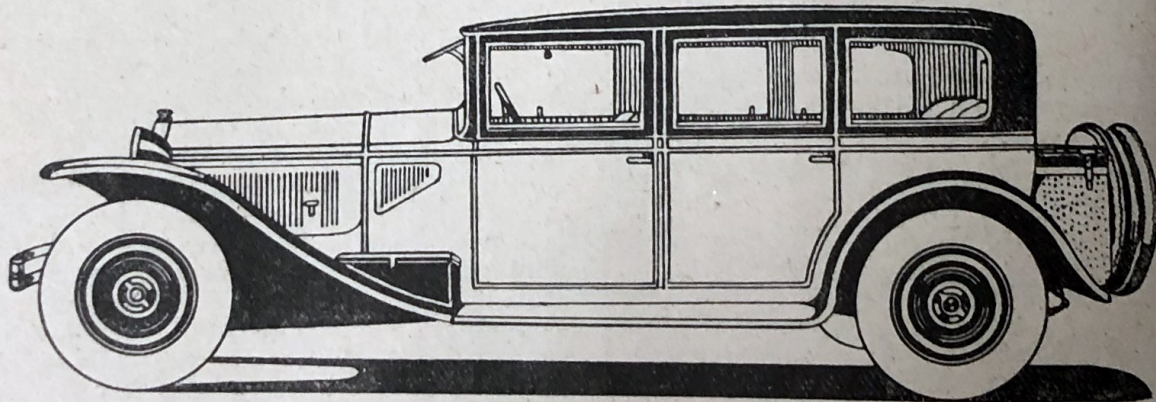
Alla situazione dell'industria e del commercio motociclistico in Italia nel 1928 dedica un diligente e interessante esame Gino Magnani sulla rivista da lui diretta *Motociclismo*, organo ufficiale del Moto Club d'Italia.

Egli afferma che il 1928 è stato tutt'altro che propizio per l'industria motociclistica nazionale, la quale, se è riuscita, come infatti è riuscita, a mantenersi vitale, vuol dire che ha in sè una potenzialità veramente ragguardevole. Comunque, il periodo triste può dirsi quasi del tutto superato, cosicchè tale industria ha ripreso, col nuovo anno, lena e fervore e tutto lascia sperare che in breve tempo potrà riconquistare l'antico splendore.

Il Magnani passa poi ad esaminare particolareggiatamente la situazione delle Case motociclistiche italiane. Prende atto anzitutto del fatto che una delle più anziane e gloriose fabbriche nostre, la *Frera*, ha superato la sua crisi, ed ora, completamente risanata e rinfrancata, sta riguadagnando il terreno perduto.

Anche la *Bianchi* ha rallentato nel 1928 la propria produzione motociclistica, tutta assorbita nella costruzione delle sue automobili che si sono affermate in questi ultimi anni in maniera decisiva. Pare che l'anno di tregua abbia concesso di portare a compimento gli studi per la fabbricazione del modello ultraeconomico. Per la *Garelli* il 1928 è stato di produzione limitata e di sosta sulle posizioni, in attesa di riprendere la marcia ad orizzonte rischiarato. Anche la *Galloni*, che si è rinnovata completamente, sta salendo con tenacia la faticosa erta per riconquistare l'antico posto d'avanguardia. Sembra che anch'essa tenda alla risoluzione dell'importantissimo problema della motocicletta economica.

Una Casa che nel 1928 ha fatto invece, anche per quel che riguarda la portata quantitativa della produzione, molta strada, è la *Gilera*, che promette per il 1929 una marcia rapida e sicura.

La fabbrica che in Italia ha però ormai conquistato e tiene saldo il primato è la *Guzzi*,

emula degnissima e temuta delle maggiori fabbriche straniere; come di sicuro avvenire è la *Mas*, costruttrice in un primo tempo di biciclette a motore, poi di motoleggere ed ora passata nel rango delle grosse costruzioni. Una casa nazionale, nonostante il nome straniero, che ha saputo conquistarsi larghe simpatie, è la *Zundapp*, la quale, pur avendo risentito un poco della crisi, è sempre attiva e promette una feconda ripresa.

In Piemonte prospera, più che l'industria motociclistica propriamente detta, quella delle motoleggere; tuttavia Torino ospita quello che l'articolista chiama il « principe dei costruttori », il *Della Ferrera*, il quale è in linea tecnica alla testa della produzione nazionale, ma limita la propria costruzione ad un numero di macchine ridottissimo. Una marca che proviene bensì dalla categoria biciclette a motore, ma che va sempre più affermandosi è la *Ladetto e Blatto*, che ha saputo imporsi sia nel campo della velocità, sia in quello della praticità. Anche la Casa *Baudo* si accinge a mettere sul mercato gli ottimi suoi prodotti in quantità sperabilmente più cospicua che per il passato.

Il nutritissimo campo della industria piemontese della motoleggera si è presentato alla soglia del 1929 con dieci nomi promettentissimi: *Dardo, Gaia, Guizzardi, Ibis, Ollearo, Ottolenghi, Patriarca, Simplex, Taura*, tutte fabbriche in piena efficienza, quantunque di vario rendimento per quel che si riferisce alla quantità della produzione.

Altri bei nomi dell'industria motociclistica italiana sono: la *Benelli*, conosciuta e stimata per i suoi cospicui meriti; la *Miller*, che costruisce piccole ma perfette macchine che s'impongono nel campo dello sport non meno che in quello dello sfruttamento utilitario; la *Motopiana*, che ha visto nel 1928 la nutrita serie delle sue « Modello M » esaurirsi in un baleno. Anche il costruttore *Aliprandi*, già celebre nel campo ciclistico, sta vincendo in quello del motociclo una grande e bella battaglia, di cui il nuovissimo « Modello 500 » è una delle più promettenti affermazioni. Sempre nel campo milanese va rilevata la buona posizione raggiunta dalla Casa *Ancora* i cui tipi, se non costruiti in grande quantità, hanno però delle qualità tecniche superiori, come del resto può dirsi che prosperano in genere le altre fabbriche milanesi *Orione, F. V. L., O. R., Galletti*, costruttrice, quest'ultima, di motoleggere. Nelle altre località lombarde vanno ricordate la Casa *Garanzini* che prosegue la propria ottima costruzione, la *Vassena* di Lecco, la *Ganna* fabbricata a Varese dal popolare ex-campione ciclistico, la *C. G.* pure di Varese.

Bologna è sempre stata maestra nella costruzione delle biciclette a motore, e basta citare due eccellenti prodotti: la *M. M.* e la *G. D.*; ed ora ha il vanto di ospitare la rinomatissima *Augustus*, dotata di qualità costruttive molto cospicue.

In Emilia troviamo sempre al loro posto di battaglia le fabbriche *Mignon, Marini, B.B. e C. F.*

Il Veneto possiede anch'esso la propria industria motociclistica capitanata da Cavasin e Romin di Treviso, i quali continuano a costruire ottimi esemplari della motocicletta *C. R. T.* Nella stessa città è sorta da poco tempo una nuova marca, la motoleggera a due tempi *F. M. T.* costruita dai Fratelli Matarollo. Il grosso borgo di Roncade, presso Treviso, ospita anch'esso una fabbrica di motociclette, la *Menon*, ben costruite e robuste. Anche la Liguria ha la propria esponente nella motoleggera *Superba*, mentre in Toscana troviamo il livornese Mascagni che fabbrica ancora qualche esemplare della sua *Junior*.

Finita la rassegna delle fabbriche esistenti, l'autore passa a quelle in gestazione ricordando in primo luogo l'*Ardea*, assai promettente, la *Moto Rossi*, notevole per il proprio motore bicilindrico a 90°, per il telaio fuso in alluminio e per altri indovinati pregi costruttivi, e infine la motocicletta romana *O. P. R. A.*

Tra grandi e piccole, il Magnani ha elencato così 47 marche italiane, non escludendo di averne potuta dimenticare qualcuna.

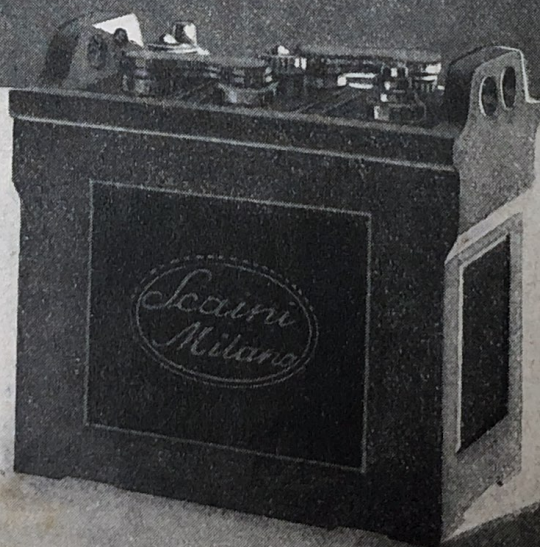
Altrettanto nutrito però gli si presenta il panorama delle marche estere sul nostro mercato; egli ne elenca infatti ben 37 aventi un rappresentante generale in Italia. Esse sono: *A. J. S., Alcyon, Ariel, Ascot Pullin, B. S. A., Chater Lea, Cotton, Coventry Eagle, Derad, D. K. W., Douglas, Dunelt, Excelsior, F. N., Harley Davidson, Humber, Indian, James, Levis, Matchless, Motosacoche, New Hudson, New Imperial, Norton, N. S. U., O. K., Suprême, P. M., Raleigh, Royal Enfield, Rudge, Sarolea, Scott, Sunbeam, Triumph, Wanderer, Zenith.*

Si tratta, come vedesi, dei migliori prodotti dell'industria motociclistica internazionale. L'enorme maggioranza delle marche estere rappresentate in Italia appartiene all'Inghilterra, la quale è presente sul nostro mercato con 26 marche; viene seconda la Germania con quattro marche, seguita dal Belgio e dall'America con due e dalla Francia e Svizzera con una marca ciascuna.

Non è da credere però che esse abbiano concluso affari favolosi. Tutt'altro! I trenta Agenti di marche estere non hanno potuto invece, in questi anni, che dividersi la magra torta delle poche migliaia di macchine vendute fra tutti. Ad essi ha nuociuto l'aumento del dazio doganale di importazione, che dal 1° gennaio 1927 fu portato, come è noto, da L. oro 216 a L. oro 420 per macchina.

Per concludere, in Italia non abbiamo, in fatto di mercato motociclistico, null'altro da desiderare. Ci sono macchine di tutti i tipi e di tutti i prezzi, per tutti i gusti e per tutte le borse. C'è una sola cosa noiosa — avverte argutamente Gino Magnani — ed è... l'imbarazzo della scelta.

L'importazione di motociclette in Germania.

Sino all'ottobre 1928 la Germania avrebbe importato 5670 motociclette, quasi tutte di fabbricazione inglese, e rilevante sarebbe pure, stando a recenti statistiche, la quantità del materiale motociclistico importato.

TVRISMO

Per la valorizzazione turistica del centro del Lago di Como.

Per iniziativa del Podestà di Bellagio, e con l'interessamento del Prefetto di Como, si è costituito il Comitato permanente «Centro Lago di Como», che ha sede in Bellagio. Ad esso aderiscono i comuni di Bellagio, Griante, Cadenabbia, Menaggio, Tremezzo. Il Comitato si prefigge lo scopo di fare attiva propaganda per attrarre le correnti turistiche sul Lario e di curare che le condizioni dell'ospitalità vadano sempre più perfezionandosi, sì da indurre l'ospite a prolungare sempre più il suo soggiorno e a trasformarsi, a sua volta, in un convinto propagandista.

Autolinee di gran turismo in Tripolitania.

I turisti che anche nel corrente anno accorreranno numerosi a Tripoli in occasione della 3ª Fiera Campionaria, constateranno con vera soddisfazione e con orgoglio di italiani il considerevole progresso conseguito dalla nostra Colonia nel campo turistico.

Una delle maggiori manifestazioni di questo progresso sarà data dalle nuove linee automobilistiche di gran turismo, che consentiranno la visita rapida e comoda delle principali località. Verranno infatti istituite le seguenti autolinee: Tripoli-Gadames-Gabes, della durata di otto giorni, con vetture di lusso in partenza da Tripoli due volte al mese; Tripoli-Gabes, con partenza da Tripoli tutti i lunedì e venerdì; Tripoli-Leptis Magna-Tripoli, nei giorni di martedì, giovedì e domenica; Tripoli-Garian-Tripoli, tutti i mercoledì.

Merita particolare rilievo la Tripoli-Gadames-Tunisi, per la quale sono state costruite vetture speciali, con caratteristiche meccaniche rispondenti al terreno desertico e con carrozzerie dotate di tutto il moderno conforto.

Visita alle lave dell'ultima eruzione dell'Etna.

Ai turisti che in occasione della Primavera Siciliana si preparano a visitare l'isola del sole e del fuoco, è da raccomandare una visita ai luoghi colpiti dall'eruzione dell'Etna del novembre scorso, che fu la più disastrosa dopo quella del 1669. In due settimane la lava occupò 700 ettari coltivati e distrusse i comuni di Sant'Alfio e Mascali. E' una visita che si compie in un pomeriggio partendo dalla stazione di Giarre, verso mezzogiorno, colla ferrovia Circumetnea. Questa stazione è a 200 metri dalla stazione delle Ferrovie dello Stato di Giarre-Riposto, che si raggiunge comodamente da Messina, Taormina o da Catania coi treni del mattino.

A Giarre si prende sulla Circumetnea il biglietto per Nunziata che dista solo 5 km. (vi danno ancora il biglietto per Mascali, ma non è che un ricordo storico!) passando in mezzo ad una vera galleria d'agrumi tanto che dalla ferrovia si possono cogliere i limoni. A Nunziata la ferrovia si ferma e chi vuole proseguire in treno deve operare il trasbordo seguendo sulla lava un comodo camminamento pedonale di 500 metri, tale essendo in quel posto la larghezza del fiume di lava. Oltre questo passaggio si è pure operata, sempre sulla lava, la congiunzione della carrozzabile Nunziata-S. Vénera. Il turista ha quindi modo di passare ed indugiarsi su queste due strade sentendo per un istante di vivere in mezzo al regno di Vulcano, fra la lava rovente ed infiniti fumaioli. Lo spettacolo è meraviglioso ed istruttivo. Visitata la località si può in un'ora ritornare a piedi a Giarre, lungo la scarpata della ferrovia Etnea, se non si vuole attendere fino verso le ore 18 il treno che riparte da Nunziata. Tenere presente che alla stazione di Giarre vi è un buffet ma non un ristoratore; perciò si consiglia di portarsi la colazione.

Per chi vi si reca in auto, è da osservare che la strada Nunziata-Mascali-Carrabba è distrutta, e quindi non si può andare da Giarre a Nunziata in auto che per la strada alta per Macchia-S. Giovanni. Coll'automobile si possono fare i 500 metri di strada aperta sulla lava e proseguire per S. Vénera. Bisogna però alleggerire la macchina senza fermarsi per non guastare le gomme; diversamente conviene tornare a Giarre per la stessa strada fatta all'andata, o se si viene dalla parte opposta, ritornare a Piedimonte Etneo e di lì a Giarre per la strada litoranea che non è interrotta.

Per ora non si parla di riattivare la congiunzione ferroviaria e tanto meno la strada di Mascali, perciò queste indicazioni servono per parecchio tempo ancora! I. B.

Gita a Budapest del Dopolavoro Milanese.

Dal 26 giugno al 2 luglio p. v., avrà luogo una gita a Budapest e dintorni, organizzata dal Dopolavoro Provinciale di Milano. Essa comprende, oltre la visita della capitale ungherese, che verrà effettuata in torpedone nei giorni di 27 e 28 giugno, gite alla spiaggia balneare di Csillaghegy, a Visegràd (in piroscafo), a Mezökövesd (con trasporto sui caratteristici carri rurali), a Bavatonfüred, a Tihany (in piroscafo). I gitanti parteciperanno inoltre a spettacoli e trattenimenti vari. Accordi coi Ministeri degli Interni e delle Finanze assicurano il rilascio del passaporto nel modo più agevole e a prezzo ridotto.

La quota individuale di partecipazione, di L. 980, comprende il viaggio in ferrovia, II classe, Milano-Budapest e ritorno, i mezzi di trasporto e le guide per le gite, i divertimenti, il vitto, alloggio, trasporto bagagli, ecc. Le iscrizioni si chiuderanno il 15 maggio e dovranno essere effettuate presso gli uffici del Dopolavoro Provinciale di Milano, Via Silvio Pellico, 8, accompagnate dal versamento dell'intera quota.

FERROVIE

Riduzioni e facilitazioni ferroviarie.

Quest'anno, con lodevole anticipo di tempo, le Ferrovie dello Stato hanno approvato le riduzioni e facilitazioni che andranno in vigore nella prossima stagione estivo-autunnale:

1° per i viaggi alle staz. termali e balneari;

2° per i viaggi dai transiti nord-orientali, ad alcune stazioni dell'Alto Adriatico;

3° per i viaggi in destinaz. dell'Alto Adige.

Le facilitazioni di massima corrispondono a quelle dello scorso anno, ma qualche ritocco è stato ad esse apportato per favorire di più il pubblico. Così il tasso di riduzione per i viaggi alle stazioni termali e balnearie è stato uniformato e nei viaggi in destinazione dell'Alto Adige è stata compresa la Trento-Primolano.

Inoltre sono state approvate o sono previste facilitazioni in occasione delle seguenti manifestazioni:

Torino (Gran Premio Ippodromo di Mirafiori): riduzione 30 % nel giugno.

Milano (Fiera Campionaria): riduzione 50 % dal 7 al 24 aprile.

Modena (Manifestazioni primaverili e Fiera dei cavalli): riduzione del 30 % dal 19 al 30 aprile, limitatamente all'Emilia.

Bologna (Esposizione del Littoriale): non sono ancora state decise le facilitazioni.

Firenze (Esposiz. di Storia delle Scienze): riduz. del 30 e del 50% a seconda dei periodi;

— (Mostra Nazionale d'Arte): non sono ancora state decise le facilitazioni;

— (Mostra Campionaria nel novembre): non sono ancora state decise le facilitazioni.

Roma (Giubileo di S. Santità): riduzioni del 30 e del 50 % per le comitive, a seconda del quantitativo, per tutto l'anno, e riduzione del 50 % per viaggi individuali nel periodo dal 1° al 15 settembre;

— (Mostra del Settecento italiano nella primavera);

— (Mostra Nazion. Agricola: nel settembre);

— (Esposizione Nazionale d'Arte): riduzione del 30 % dal 1° al 30 aprile;

— (Concorso ippico): riduzione del 30 % dall'8 maggio all'8 giugno;

— (Mostra del Novecento italiano): riduzione del 30 % dal 3 al 17 marzo;

— (Mostra Arte Grafica): in aprile e maggio (il periodo e il tasso delle riduzioni non sono ancora stati decisi).

Bolzano (Esposizione Nazionale Alto Adige): dall'agosto al settembre (il periodo e il tasso delle riduzioni non sono stati ancora decisi; però occorre tenere presente che in quell'epoca saranno in vigore le riduzioni speciali per l'Alto Adige).

Venezia (Mostra d'Arte dei Combattenti): riduzione del 30 % in periodi non ancora stabiliti;

Venezia (Riunione Motonautica Nazionale): riduzione del 50 % dal 1° al 15 settembre.

Postumia (Grotte): riduzione del 30 % dal 1° maggio al 30 settembre;
riduzione del 50 % dal 18 al 23 maggio e dal 1° al 21 settembre, limitatamente alle Tre Venezie:

— (Mostra d'Arte dei combattenti): nel novembre;

— (Mostra d'Arte): dal 1° agosto 1929 al 30 aprile;

— (Esposizione Abitazioni): nel settembre-ottobre.

Palermo (Primavera Siciliana): riduzione del 50 % fino al 15 giugno.

Tripoli (Fiera Campionaria): riduzione del 50 % fino al 20 maggio.

Cagliari (Manifestazioni turistiche e concorso ippico): aprile e giugno:
riduzione del 30 % per l'interno dell'isola;
riduzione del 50 % per i viaggiatori provenienti dal continente.

Il pubblico interessato dovrà rivolgersi alle stazioni ed agenzie per notizie di dettaglio, potendo verificarsi che in corso di pubblicazione della Rivista siano sopravvenute modificazioni o stati precisati altrimenti il tasso e il periodo delle riduzioni.

Il XIV Centenario di Montecassino.

Cassino si appresta a celebrare con manifestazioni e con una mostra del lavoro italiano, in cui avrà larga parte la produzione artistico-religiosa, il XIV Centenario dell'Abbazia. Sarà buona occasione per gli italiani e per gli stranieri di visitare il santuario, con le sue opere d'arte e con la sua biblioteca in cui si conservano preziosi libri e manoscritti. E' dovuto ai monaci di Monte Cassino se una gran parte del nostro patrimonio artistico ed intellettuale è stato conservato, salvandolo alle distruzioni e ai saccheggi: quando in pieno medio evo, in periodo di assoluto regresso, la civiltà del nostro Paese era sopraffatta dalle tenebre, Monte Cassino rifulgeva, in tanta oscurità, come un faro luminoso.

Le trattative tra il Comitato organizzatore della manifestazione e le Ferrovie dello Stato, cui si è interessato il Governo, hanno sortito la concessione di alcune riduzioni e facilitazioni di notevole importanza per la loro entità e per la loro durata.

Riduzioni per viaggi in comitiva (giugno-agosto): 30 % di riduzione per le comitive da 25 a 100 persone; 50 % di riduzione per le comitive di oltre 100 persone.

Riduzioni per viaggi individuali:

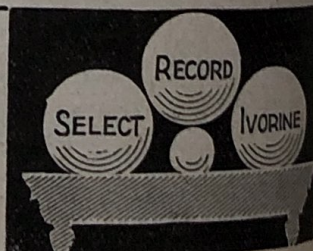
A) da tutte le stazioni della Rete e dai transiti di confine: 30 % dal 1° aprile al 5 maggio; 50 % dal 6 aprile al 5 giugno; 30 % dal 16 settembre al 21 ottobre;

B) dalle stazioni delle provincie di Roma, Frosinone, Napoli, Campobasso, Avellino, Benevento, Foggia e Bari: 30 % dal 6 giugno al 31 agosto.

Le facilitazioni, come si vede, sono accordate in modo da ripartire opportunamente

LASTRE
FOTOGRAFICHE
e Pellicole
CAPPELLI
M. CAPPELLI
M. CAPPELLI

Record

RECORD
SELECT
IVORINE

il traffico, secondo le sue caratteristiche (viaggi in gruppo o individuali) e secondo la provenienza (da tutto il Regno e dall'estero, o soltanto dalle regioni vicine). Di più, durante il periodo di maggiore importanza delle manifestazioni, in relazione anche agli avvenimenti che si svolgeranno, cioè dal 6 maggio al 5 giugno è stata accordata per i viaggi individuali la riduzione del 50 %.

La validità degli speciali biglietti di andata e ritorno che si rilasceranno è di:

5 giorni per i provenienti dalla regione;
10 giorni per i provenienti dalle altre località italiane;
20 giorni per i provenienti da transiti o da porti di confine.

Per i biglietti implicanti un percorso superiore ai 200 km. sono accordate due fermate, nell'andata e nel ritorno, fino alle ore 24 del giorno successivo a quello dell'arrivo; qualora però nel percorso sia compresa Roma, la fermata in quella città potrà essere di tre giorni.

Aggiungiamo che varie Amministrazioni ferroviarie estere hanno deciso di accordare, per la stessa occasione, riduzioni anche sui loro percorsi.

E' previsto che, oltre ai consueti pellegrinaggi di carattere religioso, affluirà a Cassino un gran numero di studiosi e di intellettuali: saranno organizzati pellegrinaggi di studenti delle Università cattoliche e degli Istituti religiosi esteri. Insomma l'avvenimento assumerà una importanza e un interesse notevoli dal punto di vista religioso ed intellettuale, e si risolverà in un forte aumento nel movimento dei viaggiatori.

Carbone ed energia elettrica per le Ferrovie italiane dello Stato.

Dalla Relazione annuale delle Ferrovie dello Stato, la *Critica* ricava i seguenti dati sul carbon fossile acquistato dall'Amministrazione FF. SS. durante l'ultimo esercizio 1927-1928 e sulle spese incontrate per l'acquisto e il trasporto di esso.

QUANTITATIVO.

Carbone tedesco in conto riparazione	Tonn.	3.969.975
Carbone polacco	»	332.574
Totale	Tonn.	4.302.549

SPESA.

Per acquisto carbone tedesco	L.	323.398.935,93
Per acquisto carbone polacco	»	42.330.307,60
Totale spese per acquisto	L.	365.729.243,53
Noli pagati	»	118.486.644,58
Spese trasporto via terra	»	13.216.922,06
» per trasbordo	»	30.151.424,45
» doganali e portuali	»	3.560.259,56
Spesa complessiva	L.	531.144.494,18

Come vedesi, si tratta quasi esclusivamente di carbone proveniente dal bacino della Rhur, acquistato in base al contratto commerciale in conto riparazioni tedesche, e per il rimanente di carbone polacco, ritirato a saldo degli acquisti fatti l'anno precedente.

Per il servizio dei treni ne occorsero in totale tonn. 2.496.725, ma l'Amministrazione calcola che ne sarebbero occorse altre 498 mila circa se non fosse intervenuta la elettrificazione di alcune linee. A dimostrare l'incremento subìto dalla trazione elettrica, durante lo scorso esercizio, soprattutto dopo l'attivazione del servizio elettrico sulla Porrettana, bastano questi dati:

TONNELLATE-CHILOMETRO RIMORCHIATE.

	virtuali	reali
Esercizio 1926-27:		
Trazione a vapore	48.960.351.000	37.923.000.000
Trazione elettrica	7.457.002.300	5.345.000.000
Esercizio 1927-28:		
Trazione a vapore	44.972.134.800	34.931.000.000
Trazione elettrica	9.046.536.200	6.497.000.000

Benchè i dati riguardanti la trazione a vapore siano da considerarsi più approssimativi che altro, nei confronti di quelli riguardanti la trazione elettrica che sono invece esatti, tuttavia c'è quanto basta per valutare la crescente importanza che lo sviluppo dell'elettrificazione va assumendo nell'esercizio della rete ferroviaria statale. Infatti, mentre le linee elettrificate al 30 luglio 1928 avevano una lunghezza di appena 1175 km., in confronto dei 15.857 chilometri di linea a scartamento normale, il risparmio di carbon fossile che esse hanno permesso di conseguire è valutato in mezzo milione di tonnellate, in confronto alle tonn. 2.496.725 di carbon fossile che occorsero per il servizio dei treni a vapore sulla intiera rete.

In quanto al prezzo, l'energia elettrica consumata per la trazione ferroviaria, viene, nella Relazione delle FF. SS., computata ad una media di 16 cent. al chilowatt-ora; si tratta però anche qui di una indicazione un po' sommaria mancando bastanti chiarimenti sul reale costo dell'energia fornita dalle centrali dell'Amministrazione e dalle Aziende private.

Stazioni che cambiano nome.

La stazione di Bagni di Montecatini ha assunto la nuova denominazione di *Montecatini Terme*.

La stazione di Persiceto, sulla linea Bologna-Verona, ha assunto la nuova denominazione di *S. Giovanni in Persiceto*.

La stazione di S. Donnino, nella linea Firenze-Empoli-Livorno, in quella di *S. Donnino Badia*.

La stazione di Piperno, sulla linea Velletri-Terracina, in *Priverno;* e quella di Piperno Fossanova, sulla linea Roma-Campo Leone-Napoli Mergellina, in *Priverno Fossanova*.

La stazione di S. Felice al Cancello-Arienza, sulla Cancello-Benevento, ha invertito il nome nel seguente modo *Arienzo-S. Felice*.

La fermata di Salabue, sulla linea Castagnole Lanze-Asti-Mortara, ha assunto la denominazione di *Ponzano Monferrato*.

La Stazione di Felegara, sulla linea Fornovo-Fidenza, ha assunto la nuova denominazione di *Felegara-S. Andrea Bagni*.

NAVIGAZIONE

I passeggieri trasportati dalle navi italiane nel 1928.

Stando ai dati comunicati dall'*Agenzia Volta* nel dicembre 1928 su un totale di 591.000 passeggieri trasportati da navigli appartenenti a tutti i Paesi del mondo in arrivo e in partenza nei porti italiani, ben 586.000 si trovavano a bordo della flotta mercantile italiana. La stessa proporzione si è a un di presso verificata durante tutto il 1928, risultando che in detto anno su 7.374.000 passeggieri, il naviglio italiano ne ha trasportati 7.266.000.

Va poi rilevato il fatto che la proporzione dei passeggieri trasportati dalla Marina Italiana nel mese di dicembre è stata addirittura del cento per cento se si rifletta al traffico da e per lo Stato. Infatti dei 551.935 passeggieri trasportati per via di mare da e per le coste nazionali, nemmeno uno ha utilizzato la bandiera estera. Del resto, lo stesso cento per cento si è verificato nel traffico oltre lo stretto dei Dardanelli e in quello oltre lo stretto di Gibilterra diretto all'Africa Occidentale. Resta ancora per noi il 94 % nel traffico col Nord America, il 92 % in quello col Sud e Centro America, l'88 % nel movimento del Mediterraneo; si scende al 44 % nel movimento con l'Australia, al 36 % in quello oltre Suez con le Indie d'Oriente sino a raggiungere meno dell'uno per cento nel movimento oltre Gibilterra per vari paesi europei.

E' accertato pertanto che durante tutto il 1928 abbiamo trasportato 122.000 dei 132.000 passeggieri diretti al Nord America, e 78.000 degli 86.000 diretti all'America Meridionale e Centrale. Questi dati stanno a dimostrare il progresso conseguito dai piroscafi italiani nel trasporto dei passeggieri oltre l'Atlantico

Il forte incremento del traffico nel porto di Venezia.

Dai dati pubblicati dal *Bollettino* del Provveditorato del Porto di Venezia, si rileva che nel mese di gennaio u. s. gli sbarchi sono stati di tonnellate 221.744, gli imbarchi di 32.237, con un totale di 253.981 tonnellate di movimento generale, mentre nel corrispondente mese del 1928 il totale era stato di 171.331 tonnellate.

Trattasi dunque di 82.000 tonnellate di aumento nel traffico marittimo, il che rappresenta una differenza in più del 48 per cento.

Le 82.000 tonnellate di aumento del traffico marittimo nel mese rappresentano il 48 per cento in più del traffico del corrispondente mese del 1928. Ad esso hanno contribuito gli sbarchi con tonnellate 74.000, ossia del 50,7 per cento in più, dovuto, principalmente, a un aumento dei cereali, dei carboni, dei fertilizzanti e dei petroli. Negli imbarchi le 8000 tonnellate di aumento rappresentano il 33 per cento in più del traffico del corrispondente mese del 1928, dovuto, principalmente, all'aumento della cenere di pirite esportata.

Il movimento ferroviario ha pure seguito, nelle partenze, un aumento di 40.000 tonnellate, rispetto al gennaio 1928, e una percentuale complessiva di aumento delle merci arrivate e spedite del 27,7.

La situazione della Flotta mercantile americana.

Dalla relazione presentata per il 1928 dal competente Ufficio della Marina degli Stati Uniti risulta che la perdita dell'esercizio durante l'anno scorso, si eleva a 16.279.000 dollari, con un aumento di 350.000 dollari in confronto della perdita verificatasi durante il 1927.

La causa di questo deficit è da ricercarsi nella mancanza di vapori atti a stare in concorrenza con quelli delle Compagnie estere. La relazione suddetta rileva come contro 50 vapori britannici, 10 tedeschi, 5 francesi, 5 italiani e 4 giapponesi in costruzione, ve ne sia solo uno nord-americano. Ad ovviare a questo stato di cose, il Governo Nord-americano ha concesso a 7 Società un prestito di 15 milioni di dollari per la costruzione di 14 vapori.

I provvedimenti che si richiedono per consentire alla Marina degli Stati Uniti di riacquistare la efficienza di una volta, sono la concessione di sovvenzioni e modificazioni al Codice di diritto marittimo. Inoltre si invita il Governo americano ad aderire alla Convenzione dell'Aja, concedendo una esenzione dalle tasse ai vapori americani che prestano servizio nelle flotte mercantili estere. Si chiede poi che i trasporti di materiali interessanti la Marina e l'Esercito degli Stati Uniti siano effettuati da vapori delle Compagnie private e non solo dai vapori statali. Dovrebbe essere adottato un sistema di assicurazione unico, sia per i vapori americani sia per quelli esteri.

Un colosso del mare in costruzione in Inghilterra.

Il varo, avvenuto recentemente in Germania, di due nuovi transatlantici capaci di realizzare una velocità oraria di 27 nodi, ha messo in allarme i costruttori inglesi, i quali cercano di correre ai ripari. La White Star Line ha impostato un transatlantico gigantesco destinato a compiere la traversata dall'Inghilterra all'America.

Questa nave stazzerà ben 60.000 tonn., avrà una lunghezza di 330 metri, sarà interamente azionata da energia elettrica fornita da motori Diesel, e potrà raggiungere la velocità di 27 nodi all'ora. E' questo il primo tentativo di applicare la propulsione elettrica alle navi di grande stazza. Intanto, mentre procedono i lavori per tale costruzione nel cantiere di Belfast, non meno alacremente si sta lavorando nel porto di New York per costruire uno speciale molo di sbarco, non permettendo quelli esistenti l'approdo di un colosso marittimo del genere. Si calcola che il nuovo transatlantico possa compiere la prima traversata verso la primavera del 1931.

A RATE

vendiamo tutti i nostri tipi di

RADIO - RICEVITORI

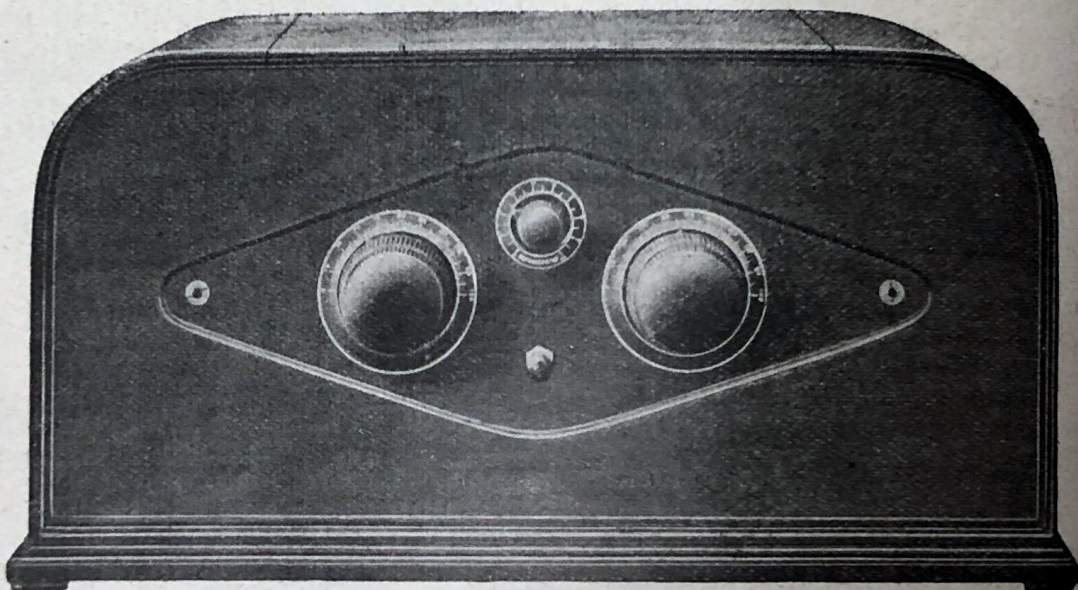
che non esitiamo a dichiarare fra i migliori oggi esistenti sul mercato.

ALTEFAR - 3 valvole in alternata
K 15 S - 3 valvole schermato
K 20 - 4 valvole normale
MINIFAR - 3 valvole per onde corte
ULTRAFAR - 8 valvole su telaio
AMPLIFAR - Amplificatore elettrofonografico per audizioni in grandi locali

Scatole di montaggio FAR
Blocchi di alimentazione Farad.
Valvole Philips
Condensatori fissi T. C. C.
Condensatori variabili Arena
Batterie ed astucci Eltax
Altoparlanti Brown
Trasformatori FAR e CEMA
Telai pieghevoli FAR

Listini preventivi a richiesta

A **GENOVA**
Ing. G. Angeleri
Via Cairoli, 2

Sconti Speciali ai Soci del Touring

Consulenza tecnica gratuita

A **MESSINA**
Rag. Panz
Via Risorgimento

Sconti Speciali ai Soci del Touring

A NAPOLI
GAETANO CIANCIO - Via Nuova Capodimonte, 88

FABBRICA APPARECCHI RADIOFONICI
Via Indipendenza, 8 - **LIVORNO** - Telefono 11-02

AERONAUTICA

Un trionfo della tecnica Italiana in America.

Dopo le imprese di Lindberg e di Chamberlin l'interesse per l'aeronautica è cresciuto a dismisura negli Stati Uniti dell'America del Nord, e l'industria che ne è alimentata è entrata nel numero delle grandi industrie. Il «gruppo Curtiss» ad esempio, forte di un capitale di quasi tre miliardi delle nostre lire, riunisce un tal numero di attività che si può dire investa l'industria aeronautica in tutte le sue forme e ne preveda tutte le possibilità. Tra l'altro, esso tende a offrire i piccoli apparecchi per uso dei privati e nel tempo stesso a produrre le grandi costruzioni. In questo campo i tecnici della Curtiss si rivolsero all'esame degli apparecchi esistenti, per scegliere quelli che si presentassero nelle migliori condizioni, e stabilire coi possessori dei loro brevetti delle alleanze nel campo commerciale e industriale. La palma toccò ai brevetti dell'Ing. Gianni Caproni, al quale gli industriali americani proposero la formazione di una «Curtiss & Caproni Corporation» per la costruzione di apparecchi giganti. La proposta fu accolta e favorita da una larga sottoscrizione del pubblico per una parte del capitale occorrente. Presidente della nuova Società è l'Ing. Gianni Caproni, che vi ha apportato i risultati dei suoi studi e delle sue esperienze, in quanto non avessero carattere di segreto militare: conservando, naturalmente, l'autonomia e l'indipendenza delle imprese italiane di cui è a capo.

Comunque, dobbiamo compiacerci di questo nuovo riconoscimento dell'alto valore della tecnica italiana nel campo dell'aeronautica.

Aviazione pirotecnica. — L'applicazione dei razzi alla propulsione dei veicoli terrestri ed aerei tiene sempre più avvinta l'attenzione e la speranza degli studiosi e dei costruttori. Dopo l'apparecchio concepito da Fritz Von Opel, è la volta dell'Ing. Valier, il quale, passando subito nel campo della pratica, si è accinto alla costruzione di un vero e proprio aeroplano a razzi.

L'apparecchio, chiamato «Passero», verrà lanciato da un pilone verticale nello stesso modo in cui si lancerebbe un gigantesco razzo. Infatti il nuovo velivolo trae la propria capacità di spostamento da una serie di razzi disposti a prua, a poppa e sotto le ali, ed è sprovvisto completamente di motore e di elica. Stando alle previsioni ed ai calcoli dell'ideatore, il «Passero», due o tre minuti dopo lo scoppio dei primi razzi, dovrebbe trovarsi ad almeno otto miglia di altezza.

Un altro progetto di aeroplano razzo è stato concepito da un orologiaio di Burbank, che ha costruito un modello in piccola scala.

SPORT

Nell'ultima domenica del mese di febbraio seimila dopolavoristi di Torino, di Genova e di Milano si sono radunati a Limone Piemonte per conseguirvi il brevetto di sciatore. Chi avrebbe, soltanto mezza dozzina di anni fa, pensato un avvenimento simile? Eppure la nostalgia della montagna, una provvida organizzazione, una suadente propaganda hanno in poco volgere di anni sottratto alle vuote domeniche cittadine il fiore della gioventù per avviarlo alle infinite distese di neve, nelle vaste vallate alpine a rigenerare lo spirito e il corpo. La imponente adunata, passata in rivista dal Principe Ereditario, assiduo e appassionato spettatore e attore degli *sports* invernali, ci assicura che un nuovo esercito di ferventi della montagna si viene reclutando fra le popolazioni del piano fino a ieri assenti dalla attività invernale delle vallate alpine o appenniniche. Ed in questo momento in cui sembra che molti *sports*, in cui il professionismo ha piantato salde radici, siano in crisi, è confortevole e significativa questa prorompente passione per lo *sport* invernale e per la montagna che possono offrire ai giovani le più sane emozioni e le più intime soddisfazioni.

Chiusa a Roma la rassegna automobilistica con il Salone internazionale, la stagione sportiva si è aperta con la corsa sulla salita della Merluzza e con quella più recente della Edolo-Ponte di Legno, compendio della marcia di regolarità da Brescia a Ponte di Legno che l'A. C. di Brescia ha organizzato in occasione dell'inaugurazione del trampolino da sci per i salti. La manifestazione, che precede di un mese la terza Coppa delle Mille Miglia, ha servito di preparazione agli stessi organizzatori e a molti concorrenti della prossima più ardua prova.

Il pugilato italiano si è arricchito di un nuovo alloro internazionale. Il torinese Bonaglia ha conquistato il titolo di campione dei medio-massimi battendo ai punti il belga Etienne al Palazzo dello Sport di Milano. Questo accresciuto prestigio del pugilato nazionale contribuirà a rinfocolare la passione del pubblico verso lo *sport* che ha prodotto in Italia tanti autentici campioni e che minacciava una crisi di disinteressamento per la sfiducia generata da combattimenti poco seri o da giudizi troppo poco sereni.

Su tutti questi *sports* è però sempre il *foot-ball* che domina con lo svolgimento del campionato, tormento e gioia settimanale di tanti pubblici appassionati. Se ciascun centro d'Italia ha ogni domenica il suo incontro di maggiore o minore importanza, sia che la squadra locale partecipi alla prima, alla seconda o alla terza divisione, o soltanto ad un incontro amichevole, la grande attrazione, che tutte

supera, è quella offerta dal Campionato di divisione nazionale le cui appassionanti contese non si affievoliscono per quanto fin da questo momento siano ben nette le posizioni di comando. Ma l'interesse non si spegne neppure tra le squadre della retroguardia, perchè tutte cercano di sfuggire alla posizione di fanale di coda che è sinonimo di retrocessione nella divisione inferiore. Il Campionato di divisione nazionale — mentre scriviamo — sta per avere una sosta per le imminenti partite internazionali di Bologna e di Atene. Per alcune squadre che non dovranno cedere campioni alle due squadre nazionali, quindici giorni di riposo potranno servire a rendere più pronta la compagine per le decisive partite che porteranno alla conclusione dell'annuale battaglia per la quale, a fine febbraio, le posizioni erano le seguenti: *Girone A*: Torino p. 33; Alessandria p. 29; Milan p. 28; Modena p. 25; Roma p. 23; Pro Patria p. 20; Dominante p. 19; Livorno p. 18; Padova p. 16; Triestina p. 16; Atalanta p. 15; Legnano p. 14; Casale p. 13; Bari p. 12; Novara p. 11; Prato p. 10; – *Girone B*: Bologna p. 33; Juventus p. 32; Ambrosiana p. 29; Brescia p. 27; Genova 1893 p. 23; Pro Vercelli p. 21; Cremonese p. 19; Napoli p. 17; Venezia p. 15; Biellese p. 15; Pistoiese p. 15; Lazio p. 14; Verona p. 12; Fiumana p. 12; Reggiana p. 8; Fiorentina p. 6.

Durante il mese di febbraio una squadra argentina di *foot-ball*, quella dello Sportivo Barracas, dopo aver subito qualche sconfitta in Spagna, si è prodotta in Italia dove ha giocato contro il Torino, l'Juventus, il Genova 1893, il Milan e una rappresentativa toscana. Le squadre torinesi hanno vinto i loro incontri, il Genova ha pareggiato e solo il Milan, incompleto, ha ceduto per un punto e la squadra rappresentativa toscana ha ceduto per quattro *goals*. La squadra argentina non ha però insegnato nulla ai nostri giocatori migliori.

Effemeridi sportive.

2 febbraio. *Budapest* – La squadra italiana di hockey è classificata quarta nei Campionati Europei.

2 febbraio. *Milano* – Simionato batte Codeoloncini per abbandono alla 4ª ripresa di boxe.

2 febbraio. *Milano* – Si iniziano a Milano al Palazzo dello Sport le corse dei Levrieri.

2 febbraio. *Buenos Ayres* – Roberto Roberti è battuto ai punti dall'italo-argentino Delfino.

2 febbraio. *Alessandria d'Egitto* – Ubaldo Bianchi battendo il polacco Bakrati conserva il titolo di campione mondiale di lotta greco romana peso medio massimi.

3 febbraio. *Roccaraso* – La Coppa Faelli di sci fra 39 squadre di goliardi è vinta dalla squadra del Liceo di Tolmino.

3 febbraio. *Fai di Trento* – Il Campionato trentino di sci è vinto da Domenico Deville dello Sci Club Val di Fiemme.

3 febbraio. *Milano* – I goliardi di Genova vincono l'incontro di tennis contro i goliardi di Milano.

3 febbraio. *Parigi* – La squadra italiana soccombe a quella francese nel cross-country ciclistico davanti a Svizzera, Lussemburgo e Belgio.

3 febbraio. *Breslavia* – Belloni in coppia con Faudet vince la corsa dei Mille giri.

3 febbraio. *Malnate* – Angelo Davoli vince il cross-country podistico di km. 6 battendo per 5 m. Lippi.

3 febbraio. *Clavières* – Campionato italiano di fondo per sciatori: 1° Achille Backer dello S. C. Formazza. Campionato italiano di salti: 1° Vitale Venzi del C. S. Isotta Fraschini. Campionato italiano di stile per sciatrici: 1ª Elda Venco dello Sci Club Torino. Campionato italiano di mezzofondo: 1ª Oda Gadda della Sci Club di Milano.

3 febbraio. *Roma* – Nella corsa automobilistica alla salita della Merluzza è primo assoluto Carlo Tonini su Bugatti alla media di 132 km. e 352 m.

4 febbraio. *Cannes* – Nel torneo del Gallia Tennis Club De Morpurgo è sconfitto per la prima volta nell'annata da Cochet dopo un disputatissimo incontro.

4 febbraio. *Montecarlo* – Durante la stagione di tiro a volo gli italiani hanno vinto i maggiori premi. Nell'odierno *match* delle Nazioni per coppie di tiratori sono primi gli italiani Guastalla e Figna contro otto coppie.

4 febbraio. *Roma* – Il pugile Sili conserva il titolo di campione dei pesi mosca battendo ai punti lo sfidante Magliozzi.

4 febbraio. *New York* – Il marciatore triestino Umek in una gara di 15 miglia è primo a pari merito con Abramovitz.

4 febbraio. *St. Moritz* – La Coppa Italia per bobsleigh è vinta dall'udinese Conte Dal Torso.

5 febbraio. *Vienna* – La squadra del Milan Hockey Club è battuta per 5 a 1 dal Davos.

5 febbraio. *Buenos Aires* – Nel *match* pugilistico fra Justo Suarez e il romano Enrico Venturi questi abbandona alla quinta ripresa.

5 febbraio. *Zakopane* – 37 campioni di 9 nazioni hanno preso parte al Campionato europeo di fondo di sci km. 50. Ha vinto il finlandese Knuttila.

6 febbraio. *Stoccarda* – Nella Sei Giorni ciclistica è primo il fiorentino Linari in coppia con lo svizzero Richli.

6 febbraio. *Roma* – Ottocento vetture provenienti da ogni regione d'Italia in occasione del Salone dell'Automobile sono passate in rivista con i loro equipaggi da S. E. Turati.

7 febbraio. *Viareggio* – Nel cross country podistico l'anziano Davoli è ancora primo dinnanzi a Lippi.

7 febbraio. *Vienna* – Il torneo di hockey è vinto dal Wiener che batte facilmente la squadra del Milano.

7 febbraio. *Mar del Plata* – Il tiratore al piccione, l'italiano Zambonelli, vince il Premio dell'Ambasc. del Brasile.

7 febbraio. *Cortina d'Ampezzo* – La squadra di Cortina e quella del Winter Sport di Vienna fanno *match* pari zero a zero nella gara di hockey.

8 febbraio. *Mar del Plata* – Nel Premio di Francia di tiro al piccione è primo l'italiano Olivari.

8 febbraio. *Davos* – La squadra d'Olanda vince il Campionato Europeo di bobsleigh a due.

10 febbraio. *S. Piero di Funès*. – Nella Coppa sciatoria donata dalla città di Genova è primo Matteo Demetz.

10 febbraio. *Milano* – Al Palazzo dello Sport Bonaglia battendo ai punti Etienne conquista il Campionato Europeo dei medio massimi.

10 febbraio. *Nizza* – Geronazzo di Oneglia vince il cross country ciclistico.

10 febbraio. *Trondjhem* – Ballangrud compiendo il km. in 1,31 $^{8}/_{10}$ stabilisce un nuovo *record* mondiale di pattinaggio.

10 febbraio. *Mannheim* – La squadra germanica di calcio batte per 7 a 1 quella svizzera.

10 febbraio. *Torino* – La squadra argentina del Barracas soccombe per 2 goals a 1 al Torino.

10 febbraio. *Cortina d'Ampezzo* – Nel torneo di hockey Cortina batte Monaco.

10 febbraio. *Spezia* – Campionato italiano di cross country per allievi: 1° Bassignana di Torino.

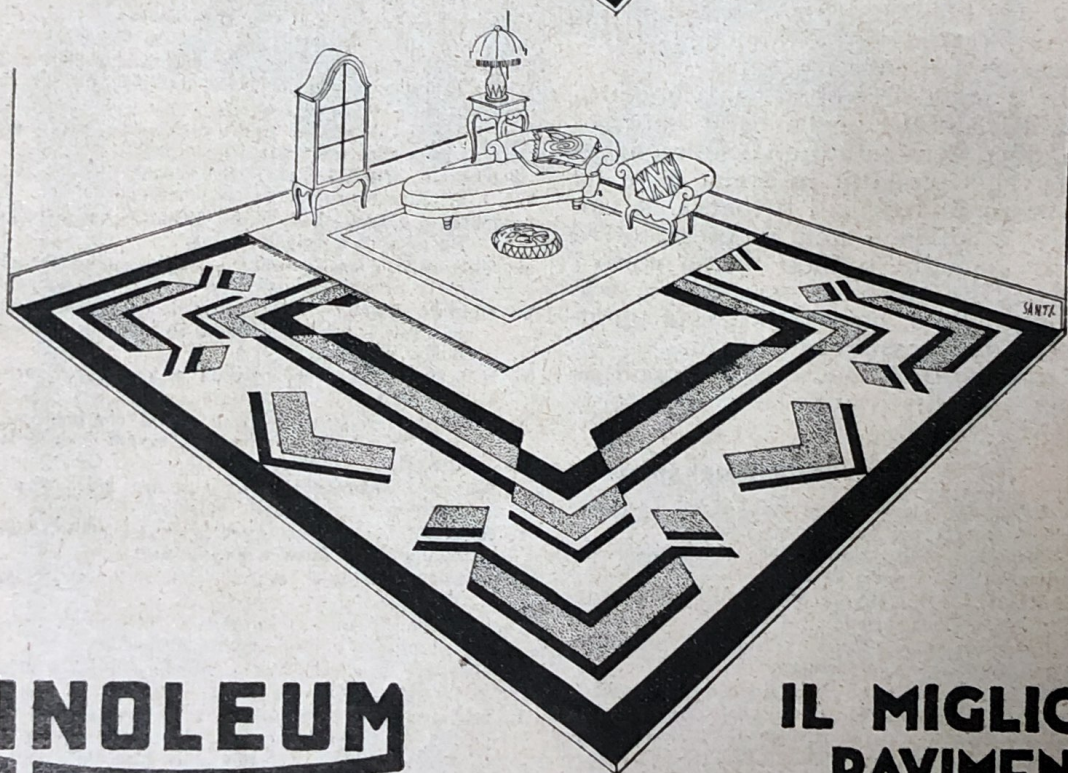
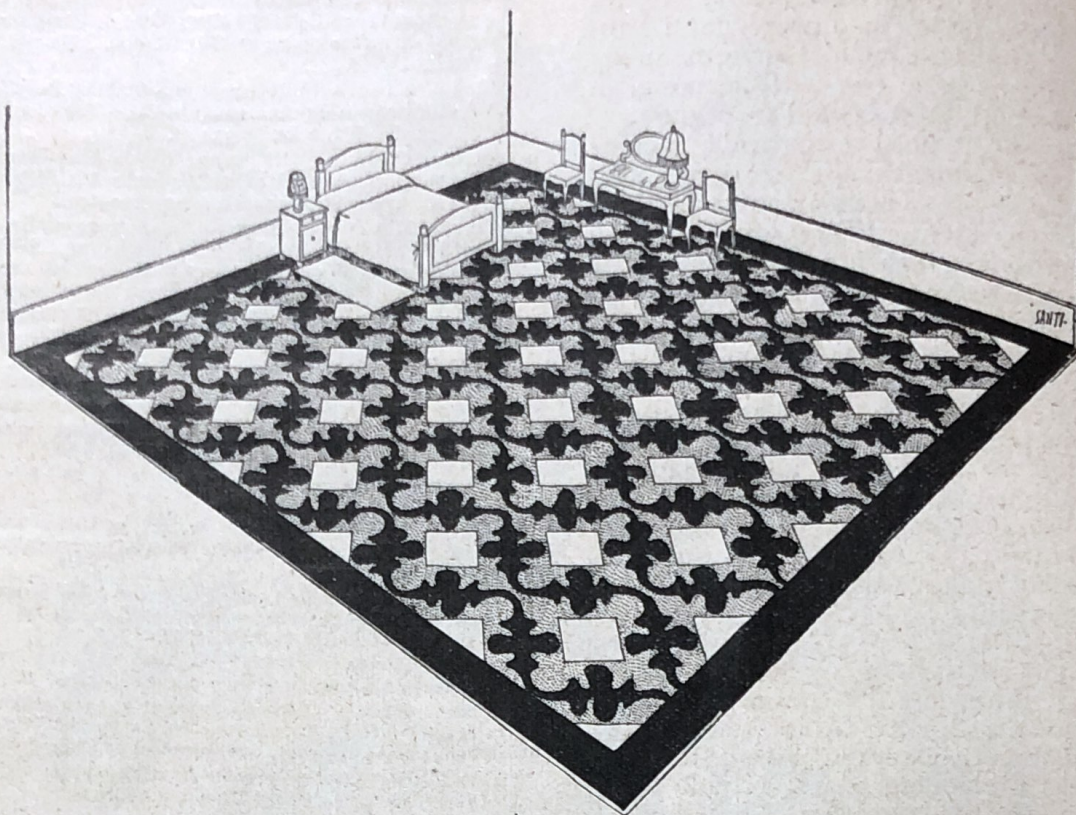
10 febbraio. *Mar del Plata* – Alberto Olivari è vittorioso nel Gr. Pr. d'Italia di tiro al piccione.

10 febbraio. *Boscochiesanuova* – Il Trofeo Generale Cantore per Sciatori è aggiudicato al Dopolavoro di Collio, il cui socio Tabladini è primo nella gara Valligiani.

10 febbraio. *Clavières* – Campion. student. di sci. Campionato scuole medie: 1° Silvio Bovo di Torino. Campionato di salto: 1° Alessandro Masoero che vince anche il campionato assoluto. Campionato di fondo: 1° Demetrio Cristomanno di Padova. Marcia Naz. per lo Sci d'oro del Re: 1° Roma (Bavona, Delle Piane, La Porta).

10 febbraio. *Ponte di Legno* – Nel Trofeo Campari (sci) la giovanissima squadra della Scuola della R. Guardia di Finanza di Predazzo è prima con A. Wuerich, E. Zardini, E. Wuerich.

10 febbraio. *Trento* – Nel Trofeo Alpino d'Italia (sci) è primo Domenico Deville.

10 febbraio. *Zakopane* – Nel campionato europeo di salto con gli sci è primo Rund, norvegese con p. 227, Venzi è 24° su 41 concorrenti.

SANTI
SANTI

10 febbraio. *Oslo* – Campionati mondiali di pattinaggio: m. 500: 1° Thunberg in 43'' 1/10; m. 5000: 1° Ballangrud in 9' 3'' 2/10; m. 10.000: 1° Staksrud in 17'57''; m. 1500: 1° Thunberg in 2'21'' 3/10.

10 febbraio. *Viareggio* – Criterium invernale di nuoto m. 200: 1° Costoli in 3'.

10 febbraio. *Capracotta* – Campionato centro-meridionale di fondo per sciatori: Seniores 1° Alfonso Falconi di Capracotta; Juniores: 1° Giuseppe Antenucci di Capracotta. Gara femminile: 1ª Giulia Orazi di Roma. Gara ragazzi: 1° Rocco Trilli di Roccaraso.

11 febbraio. *Cannes* – Nel torneo del Carlton Tennis Club De Morpurgo e De Stefani si ritrovano in finale. Vince De Morpurgo.

11 febbraio. *Cortina d'Ampezzo* – La squadra ceco-slovacca vince il torneo di hockey dinnanzi a Ungheria e Cortina.

11 febbraio. *New York* – Il podista finlandese Pauvo Nurmi è battuto inaspettatamente sul miglio.

12 febbraio. *Cannes* – La coppia italiana Serpieri-De Morpurgo vince il doppio misto contro Cowel-Aeschlimann.

12 febbraio. *Torino* – La Juventus infligge 4 goals contro 1 alla squadra argentina del Barracas.

13 febbraio. *New York* – G. Umek vince la gara di marcia delle 20 miglia.

14 febbraio. *Genova* – Nella Coppa del Mediterraneo per yacht si ha questa classifica: 1° Bamba (Italia) p. 14 ¼; 2° Aile VI (Francia) p. 13 ¼; 3° Catina (Italia) p. 12 ¼; 4° Licea (Italia); 5° Silvio (Svezia); Vaga (Italia). La classifica della Coppa del Tirreno è invece la seguente: 1° Squadra italiana (Twins e Viky) p. 22; 2° squadra svedese (Ali Baba e Lilian) p. 21; 3° squadra danese (Dana e Dadu) p. 19.

15 febbraio. *Milano* – Quadrini vincitore ai punti di Redaelli conserva il campionato italiano dei pesi piuma.

15 febbraio. *Genova* – Nella Coppa Caterina Pozzani è primo il yacht svedese Sylvia di Sandblom. Twins dei Fratelli Oberti vince la gara per yacht di m. 6 ed Eugenia dei Fratelli Ascoli la serie di 6,50.

15 febbraio. *Cortina d'Ampezzo* – Vitale Venzi è primo nella gara di salto per la Coppa Franchetti.

15 febbraio. *Londra* – Primo Ubaldo ha costretto all'abbandono alla ottava ripresa Billy Adair.

17 febbraio. *Oropa* – Al Campionato delle Valli d'Italia di km. 31,350 hanno partecipato 33 squadre di 5 sciatori. La squadra dell'Alta Valtellina con Sertorelli, Confortola, Alberti, Compagnoni, Colturi si classifica prima in 2 ore 34' 52''.

17 febbraio. *Collalbo* – Nel Campion. di sci delle Camicie Nere la gara di pattuglia per la Coppa Mussolini è vinta dalla Pattuglia dell'O. N. B. di Bolzano, la gara individuale per la Coppa Turati da Ramella Paja di Vercelli.

17 febbraio. *Cortina d'Ampezzo* – Nella gara di salto per la Coppa Monte Cristallo è primo Paterlini, secondo Venzi.

17 febbraio. *Genova* – Genova 1893 e Barracas fanno *match* nullo con goals 1 a 1.

17 febbraio. *Bordeaux* – La squadra *B*, nazionale di calcio francese batte per 5 a 3 la rappresentativa del Lussemburgo.

17 febbraio. *Genova* – Il Principe Ereditario inaugura la nuova sede del R. Y. C. I.

23 febbraio. *Sanremo* – Nella prima giornata delle regate internazionali a vela Aile VI di Mad. Herriot è primo nella serie di 8 m., Bellis II di Renoir nella serie di m. 6 e Eugenia di Ascoli nella serie di m. 6,50.

23 febbraio. *Torino* – Giovanni Raicevich atterra Kupper dopo 34' di lotta.

24 febbraio. *Milano* – Il Gran Premio d'Europa L. 150.000 internazionale per trottatori di 4 anni è vinto da Cibele della scuderia milanese D. Palazzoli.

24 febbraio. *Legnano* – Nel Gran Premio San Geo ciclistico il dilettante Canavesi domina in volata 14 avversari.

24 febbraio. *Ponte di Legno* – L'automobilista Gildo Strazza vince la Edolo-Ponte di Legno (km. 19,200) alla media di km. 80. Lo sciatore Venzi è primo nella gara di salto con m. 55.

---

24 febbraio. *Sanremo* – Bamba di Giovanelli è prima nella serie 8 m. delle regate internazionali a vela. Bellis II di Renoir è primo nella serie 6. m.

24 febbraio. *Stresa* – Nella gara motociclistica di regolarità Milano-Stresa, Acerboni, Tibiletti, Bellavita, Tronconi vincono le diverse categorie, mentre la Coppa d'Inverno è assegnata al Moto Club Lombardo.

24 febbraio. *Limone Piemonte* – Alla presenza del Principe Ereditario 2500 giovani sciatori ottengono il brevetto.

24 febbraio. *Stupinigi* – Nel cross country podistico vince Prato, in quello ciclistico Borotto.

24 febbraio. *S. Moritz* – Bonzi battendo in finale l'inglese Georges, vince il torneo di tennis.

24 febbraio. *Parigi* – Francia batte per 3 a 0 Ungheria nel *match* di calcio.

24 febbraio. *Beaulieu* – De Morpurgo-Del Bono vincono il doppio uomini (tennis).

24 febbraio. *Schilpario* – Nella coppa Principe di Piemonte per squadre di sciatori vince nettamente la squadra di Val Formazza.

24 febbraio. *Roccaraso* – La Coppa Mussolini per squadre di sciatori valligiani è vinta da Roccaraso.

24 febbraio. *Modena* – La Coppa delle Piane di Mocogno ha raccolto 73 sciatori ed è vinta da Augusto Bonola della 70ª Legione di Bologna.

24 febbraio. *Milano* – La squadra argentina del Barracas batte per 2 goals a 1 quella del Milan.

25 febbraio. *Sanremo* – Regate a vela: serie 8 m.: 1º Bamba di Giovanelli; serie 6 m.: 1º Belly II di Renoir; serie m. 6,50: 1º Eugenia di Ascoli.

26 febbraio. *Courmayeur* – Nella Coppa Aosta di fondo per squadre, è primo lo Sci Club Monte Rosa di Gressoney.

26 febbraio. *Brisbane* – Arne Borg migliora il suo *record* del mondo delle mille yarde (914 m. 36) a nuoto stabilendolo in 11' 55'' 2/5.

28 febbraio. *Buenos-Ayres* – Luigi Marfurt batte ai punti il campione argentino Alcides Gandolfo Herrera.

STRADE

Nuove disposizioni per la circolazione.

In questa rubrica ci proponiamo di illustrare ai nostri lettori le disposizioni del nuovo Codice della Strada, sul quale ci siamo intrattenuti di sfuggita nel numero di marzo di questa rassegna, affinchè i nostri lettori abbiano tutti una guida facile per l'interpretazione e quindi per l'obbedienza alle disposizioni nuove della legge sulla circolazione sulle strade e sulle aree pubbliche.

Circolazione dei pedoni.

Diamo il primo posto alla circolazione dei pedoni, togliendoli dalla incomoda posizione in cui li ha posti il R. Decreto 2 dicembre 1928, N. 3179, che si occupa di loro dopo di avere diffusamente trattato della circolazione degli animali, dei veicoli a trazione animale e dei velocipedi.

Parliamo prima di tutto dei pedoni perchè le disposizioni che li riguardano sono nuove, ed hanno in questi giorni dato luogo a non poche domande, a notevoli perplessità di fronte alla applicazione fattane dagli agenti incaricati dell'osservanza delle norme del nuovo decreto.

SERVIZI DA TAVOLA IN PORCELLANA
TERRAGLIE FINI E COMUNI - "PIROFILA"

ARGENTERIE E POSATERIE "CHRISTOFLE"
CRISTALLERIE

SERVIZI DA THÈ, DA CAFFÈ, DA CAMERA

PIASTRELLE PER RIVESTIMENTI DI PARETI
ARTICOLI DI IGIENE

Per Commissioni - Cataloghi - Preventivi - Schiarimenti e Campioni, rivolgersi ai

MAGAZZINI DI VENDITA

MILANO - Via Dante, 5 e Foro Bonaparte, 14
BOLOGNA - Via Rizzoli, 10
CAGLIARI - Via Campidano, 9
FIRENZE - Via Rondinelli, 7
GENOVA - Via XX Settembre, 3 nero
LIVORNO - Via Vittorio Emanuele, 27

NAPOLI - Via Municipio - Via S. Brigida
PISA - Via Vittorio Emanuele, 22
ROMA - Via del Traforo, 147-151
S. GIOVANNI A TEDUCCIO (Napoli)
TORINO - Via XX Settembre, 71

SOCIETÀ CERAMICA RICHARD GINORI - MILANO

Le disposizioni però si riducono fortunatamente a poche e, per molti, non costituiscono una grande novità, perchè alcuni — ad esempio i cittadini romani — da tempo le mettono in pratica, altri le conoscono e, la maggior parte, ne sa comprendere facilmente l'importanza.

Si è voluto disciplinare la circolazione del pedone nell'interesse di tutta la classe di coloro che circolano nelle strade ed aree pubbliche: le disposizioni sancite del nuovo decreto non fanno distinzione tra strade cittadine od extra urbane, ma si intende che la relativa applicazione deve essere intesa *cum grano salis*, specialmente nelle vie e strade di non grande traffico; tanto vero che, ad esempio, il Podestà di Milano, ha ristretto la zona di applicazione della circolazione dei pedoni a sinistra, nei limiti circoscritti dal Naviglio, salva qualche eccezione per le strade a grande traffico.

Le nuove disposizioni si riassumono nelle seguenti:

Il pedone deve circolare o fermarsi soltanto sui marciapiedi, sui viali laterali alle strade, e sugli altri spazi a lui riservati; soltanto quando gli spazi riservati ai pedoni siano evidentemente (*manifestamente*, come dice la Legge) insufficienti, il pedone potrà camminare sul margine della strada destinata ai veicoli, ma in modo da causare il minimo ingombro possibile: si domanda come possa stabilirsi la misura, il grado dell'ingombro che può cagionare il pedone, quando cammini sul margine della strada destinata ai veicoli: è difficile dettare una norma precisa, ma noi riteniamo che allorquando il pedone, in mancanza o nel caso di insufficienza degli spazi a lui riservati, si avventuri sul margine della strada destinata ai veicoli e non la invada disordinatamente, ma si mantenga sempre in una zona di tolleranza regolare, senza eseguire spostamenti verso il centro della strada, non possa ritenersi aver violato la legge.

Quindi: *regola generale*: il pedone deve camminare e sostare nella zona riservata ai pedoni; *regola di eccezione*: il pedone può camminare nella zona destinata ai veicoli, purchè si mantenga sul margine e non si sposti con movimenti disordinati, e tali da cagionare ingombro alla circolazione, verso il centro della strada, e cioè dove la sua presenza possa essere di ostacolo alla libera circolazione dei veicoli.

Altra disposizione importante: è stabilito in modo definitivo che i pedoni tengano la propria sinistra, così come per gli autoveicoli, e gli altri veicoli in genere, è prescritta la mano destra tanto nelle strade di città che in quelle di campagna.

Questa regola generale soggiace ad eccezioni in due casi: *il primo*, che il Comune abbia dettato in proposito norme diverse sia attra-

verso regolamenti interni, sia a mezzo di ordinanze del Podestà; *il secondo* quando una strada sia percorsa lateralmente da una linea tramviaria, nel qual caso la circolazione del pedone a sinistra, potrebbe costituire un pregiudizio per lui e nel contempo un intralcio alla circolazione tramviaria.

Tolte queste eccezioni, vale la regola generale che deve trovare piena applicazione sia nelle strade di città che in quelle di campagna.

Si può aggiungere un'altra eccezione che non è dettata nella legge che, naturalmente non si è abbandonata ad una casistica, anche per non confondere le idee alla massa dei pedoni: vogliamo alludere alla circolazione sotto i portici e nelle altre zone nelle quali non circolano i veicoli (giardini, parchi, viali, ecc.): in queste zone, il pedone si potrà sbizzarrire, seguendo la mano che più gli piacerà.

Sempre all'intento di disciplinare la circolazione in genere, si fa inoltre divieto al pedone di circolare o sostare, salvo casi di assoluta necessità, sulla parte della strada destinata ai veicoli: ciò rientra come chiarimento della prima parte dell'articolo riguardante i pedoni, che cioè questi non debbono causare ingombro alla circolazione dei veicoli e pertanto non debbono nè possono invaderne la zona salvo casi di assoluta necessità.

Da ultimo i pedoni non dovranno d'ora in avanti traversare le strade, le piazze e i crocevia diagonalmente: ciò darà modo ai veicoli circolanti sulle strade e sulle piazze di regolare opportunamente la propria andatura, eliminando così le brusche frenate o sterzate e forse molte disgrazie: a maggior chiarimento di questa norma, si dispone che il pedone, per traversare, dovrà scegliere la via più breve, ed usare ogni più diligente cautela.

Le norme per la circolazione dei pedoni non potevano rimanere senza opportuna sanzione: si è così disposto che i pedoni che contravvengono alle disposizioni riguardanti la circolazione nelle zone ad essi destinate ed al divieto di invadere le zone destinate ai veicoli, fuori delle eccezioni che sopra abbiamo illustrato, e che tengano la propria destra, nei casi in cui speciali ordinanze o regolamenti comunali non dispongano diversamente, e nei casi di eccezione che già abbiamo richiamato, saranno puniti con l'ammenda da L. 10 a L. 100. E' però ammessa la conciliazione della contravvenzione, conciliazione che consiste nel versamento a mani dell'agente che ha contestato la contravvenzione, di una somma pari a L. 5,10, che l'agente riscuote rilasciando al contravventore una ricevuta che distacca da un apposito libretto.

Si rammentino i pedoni che le contravvenzioni possono essere accertate dai funzionari tecnici della Azienda Autonoma Statale della Strada e del Genio Civile, nonchè dell'Ispettorato Generale delle Ferrovie, tramvie ed automobili, nonchè di quelli degli uffici tecnici

delle provincie e dei comuni; dagli ufficiali, sottufficiali e militi della Milizia della Strada nonchè dagli agenti giurati delle provincie e dei comuni ed infine dagli ufficiali ed agenti della forza pubblica. Il pedone dovrà quindi procedere guardingo, anche se non veda profilarsi la tradizionale sagoma del sorvegliante!

Ed attenti, perchè in caso di contravvenzione, se il pedone non addivenga alla conciliazione immediata mediante il pagamento delle L. 5, gli sarà notificato un verbale di contravvenzione e quindi un decreto penale, con successivi atti procedurali che possono essere sospesi soltanto mediante un processo in Pretura, con conseguenti spese di avvocato.

Ed attenti ancora, ed infine, o pedoni, a portare sempre con voi la carta di identità, che in caso di contravvenzione vi sarà richiesta dagli agenti accertatori.

Ma le disposizioni non vi spiaceranno, perchè voi sarete disciplinati e troverete sempre negli agenti accertatori dei buoni consiglieri, che non infieriranno contro di voi, se vi dimostrerete buoni cittadini ossequienti alle leggi e sensibili ai primi richiami. *(Continua).*

Oltre 25 000 operai impiegati dall'Azienda della Strada.

Lo scorso gennaio risultavano impiegati nei lavori delle strade amministrate dalla Azienda Autonoma Statale della Strada, complessivamente 25.314 operai, così ripartiti per com- partimenti: Lazio e Umbria N. 3993; T- scana N. 1943; Piemonte e Liguria N. 256- Lombardia N. 1575; Trentino e Cadore N. 98- Venezia Giulia e Friuli N. 2815; Veneto N. 64- Emilia e Romagna N. 1736; Marche e Abruzzi N. 940; Campania e Molise N. 1011; Puglia e Basilicata N. 2105; Calabria N. 1980; Sicilia N. 2033; Sardegna N. 894.

Un nuovo ponte sull'Adige.

E' in corso di costruzione un grande ponte sull'Adige, che congiungerà il territorio orti- colo e peschereccio di Chioggia col Polesine con notevole vantaggio del traffico fra le pro- vincie di Venezia e di Rovigo. Per tale ponte che misurerà 145 metri di lunghezza per 6 di larghezza, è preventivata una spesa di circa due milioni.

Strade di Sicilia.

E' stata completata la costruzione dello stradale Canicattì-Campobello di Licata, lungo 14 chilometri.

Sono stati iniziati i lavori della Nazionale Campobello di Licata-Licata (km. 25).

Un nostro Socio ci informa invece del de- plorevole stato in cui trovasi la Provinciale che unisce Licata con lo scalo ferroviario di Ravanusa. Segnaliamo la cosa a chi di ragione con la fiducia che verranno presi i necessari provvedimenti.

POSTE TELEGRAFI E TELEFONI

La « Segreteria Telefonica » a Bologna.

Nel numero di febbraio u. s., abbiamo dato notizia del servizio telefonico di prenotazione dei posti a teatro, testè inaugurato a Milano. Veniamo ora informati che anche a Bologna funziona dal 1° gennaio u. s., un servizio analogo. Trattasi del servizio di « Segreteria Telefonica » della T. I. M. O. (Telefoni Italia Media Orientale), il quale funziona ininterrottamente per tutte le 24 ore e risponde al numero telefonico 06.

La « Segreteria Telefonica » di Bologna compie i seguenti servizî: comunicazione dell'*ora precisa* (una richiesta: L. 0,30; si fanno abbonamenti mensili); *sveglia* (L. 0,30; abbon. mens.); *sorveglianza dell'apparecchio* in assenza dell'abbonato; *commissioni* (da L. 0,30 a L. 0,60); *indicazione sanitaria*: medico, ostetrica, farmacia, guardia medica (L. 0,30); *chiamata taxi* (gratuita); *assistenza sanitaria e tecnica* per incidenti stradali; *programmi di spettacoli* e *prenotazione di posti a teatro* (L. 0,60); *servizio borsa, cambi* (L. 0,60; abb. mens. e annuali); *informazioni di ogni genere, accettazione e recapito telegrammi*.

Preventive disposizioni dei mittenti per i pacchi diretti all'estero. Avviso di giacenza.

Chi spedisce un pacco all'estero è obbligato ad indicare, sul relativo bollettino di spedizione, il modo con cui intende disporre del pacco stesso, qualora non fosse possibile di effettuarne la consegna.

Le disposizioni che il mittente può dare all'atto della impostazione, e che debbono essere scritte nell'apposito spazio esistente sul verso dei pacchi (« Instruction à donner par l'expediteur »), in *lingua francese* o nella lingua del paese di destinazione, sono le seguenti:

1° la retrocessione: « *Le colis soit renvoyé* »;

2° la rispedizione allo stesso destinatario in altra località: « *Le colis soit réexpedié au même destinataire à ......* »;

3° la consegna del pacco ad altro destinatario: « *Le colis soit remis à Monsieur......... à......* »;

4° la vendita a proprio conto: « *Le colis soit vendu à mes risques et périls* »;

5° l'abbandono: « *Le colis soit traité comme abandonné* »;

6° la riduzione dell'assegno: « *Le colis soit remis à M......... à...... contre payement de la somme de lire......* »;

7° l'annullamento dell'assegno: « *Le colis soit remis à M....... à....... sans perception du montant du remboursement* »;

8° il divieto di eseguire la rispedizione che potrebbe essere chiesta dal destinatario: *« Toute réexpédition soit interdite »*;

9° sia compilato avviso di giacenza: *« Le colis soit signalé comme tombé en rebut »*.

In quest'ultimo caso (che si può verificare perchè il pacco è stato rifiutato dal destinatario; o non è stato ritirato; o il destinatario è sconosciuto, assente, partito, morto; o l'indirizzo è insufficiente o non conforme al bollettino di spedizione; o il destinatario rifiuta di pagare le spese di dogana, o l'assegno, o altre eventuali spese gravanti il pacco; o il destinatario non è autorizzato all'importazione) il mittente in risposta all'avviso di giacenza che gli è stato trasmesso dall'ufficio di destinazione, può chiedere, oltre alle disposizioni suddette dal 1° al 9°: *a*) che il primitivo destinatario sia avvisato ancora una volta; *b*) che l'indirizzo del pacco sia rettificato o completato; *c*) che il pacco sia consegnato al primitivo destinatario o ad altra persona senza riscossione dei diritti doganali o delle altre spese di cui è gravato.

L'avviso di giacenza viene inviato anche in caso di avaria, manomissione od altre simili cause.

Ciò si è voluto ricordare per evitare la omissione, da parte del mittente, della indicazione delle disposizioni suddette, nel cui caso il pacco è rinviato all'origine dopo 15 giorni o al più tardi dopo un mese, a decorrere dall'indomani del giorno in cui fu messo a disposizione del destinatario.

Telegrammi per l'Africa. Vie di istradamento e tasse.

Nel fascicolo N. 1, gennaio, pag. 17, di questa Rivista, abbiamo pubblicato le tasse, per ogni parola e a seconda delle vie di istradamento, dei telegrammi per i Paesi dell'Asia; riprendendo l'argomento, portiamo ora a conoscenza dei lettori quelle per l'*Africa*.

Le comunicazioni telegrafiche (o vie di istradamento dei telegrammi) con l'Africa sono costituite principalmente dai cavi sottomarini della «The *Eastern* Associated Telegraph Companies Cable Systems» che, partendo dagli Uffici della Compagnia (Trieste, Zante, Corfù, Malta) la circuiscono completamente passando ad oriente per Alexandria, Suez, Aden e ad occidente per Gibilterra, Lisbona, Madera, S. Vincent (Capo Verde). Da qui un cavo tocca Bathurst e tutte le principali città marittime dell'Africa occidentale fino a Capetown e un altro cavo, passando per le isole Ascensione e S. Elena, approda a Capetown e prosegue poi verso il Nord, per Durban, di dove partono altri tre cavi, dei quali due toccano i più importanti porti dell'Africa sud-est, congiungendosi a Zanzibar con un cavo prove-

niente da Aden, e l'altro per le isole Maurizio raggiunge a Seychelles l'altro cavo da Aden.

Altre comunicazioni sono: la *Via Francia-Dakar* o *Teneriffa* per la parte occidentale; la *Via Empiradio* (Stazione radiotelegrafica di Londra) solo per l'Africa meridionale; la *Via Radio-Directa* (Stazione radiotelegrafica di Lisbona (esclusivamente per i Possedimenti Portoghesi); la *Via Italo-Radio* per la Liberia, l'Egitto, le Canarie e le Azzorre; la *Via Italcable* per il Marocco e per le isole: Capo Verde, Azzorre e Canarie; la *Via Roma-Radio* per l'Eritrea, la Somalia Italiana e l'Abissinia.

Pochissime in Africa sono le linee telegrafiche terrestri: una linea percorre l'Egitto da nord a sud attraversando le principali città; un'altra linea da Capetown allaccia i grandi centri dell'Unione Sud-Africana e della Rhodesia, ed un'altra congiunge Timbuctu e Segu (nell'interno dell'Africa francese) con Seguri, Pama, Sine e con S. Louis e Dakar (Senegal), Konakry (Sierra Leone) e Kotonou (Dahomey). Brevi linee congiungono città dell'interno con quelle marittime vicine dove approdano cavi sottomarini.

TARIFFE. – *Colonie Italiane – Libia*: La Tripolitania è servita da due vie di istradamento: la *Via diretta* (cavo sottomarino Modica-Tripoli) e la Via Malta o Trieste-Eastern, con la stessa tassa di L. 0,35 ogni parola; la Cirenaica solo dalla *Via diretta* (cavo sottomarino Modica-Bengasi) con la tassa di L. 0,35 ogni parola. Il minimo di tassa è di L. 2,80. Per Tripoli e Bengasi sono ammessi i telegrammi-lettera notturni con la tassa di cent. 20 ogni parola, minimo L. 4. Per la Libia non si paga la sopratassa-cambio.

Eritrea: Tassa per *Via Roma-Radio L. 2,20* ogni parola; per Via Malta o Trieste-Port Soudan-Cassala lire-oro 1,10; per Via Malta o Trieste-Halfa-Cassala lire-oro 1,125.

Somalia Italiana: Tassa per *Via Roma-Radio L. 2,50*; per Via Malta o Trieste-Port Soudan-Cassala L. 1,25 oro; per Via Malta o Trieste-Halfa-Cassala lire-oro 1,275.

Appartengono al *Regime Europeo* (minimo di tassa lire-oro 1,50) oltre la Libia, i seguenti Paesi dell'Africa: *Possedimenti Spagnoli, Coste Settentrionali* (Melilla, Ceuta) con tassa di lire-oro 0,31 per parola; *Algeria*: tassa lire-oro 0,32; *Marocco*: *Tanger* (Ufficio Compagnia Eastern Telegraph o Ufficio Spagnolo) tassa lire-oro 0,435; *Tanger* (Uffici della zona Spagnola) tassa lire-oro 0,36; *Canarie* (isole) tassa lire-oro 0,51; *Azzorre* (isole) lire-oro 0,95.

A tutte le suddette tasse (meno quelle delle Colonie Italiane per Via Roma-Radio), ed a quelle che seguono per gli altri Paesi dell'Africa (Regime Extraeuropeo), che sono in *lire-oro* e per parola, bisogna aggiungere la sopratassa cambio che attualmente è del 270%.

Tariffe per i Paesi del Regime Extraeuropeo:

NB. - La tassa della *via normale* e cioè la via meno costosa o più celere, è indicata in carattere *corsivo*. Non è ammessa la via per la quale manca l'indicazione della tassa.

	Via Malta o Trieste Eastern (per Aden)	Via Malta o Trieste o Francia (Dakar, Madera o Teneriffa)
Abissinia — *Via Roma-Radio* o Via Malta o Trieste-Port Soudan 1,50; Via Malta o Trieste-Halfa-Cassala 1,525.		
Africa del Mar Rosso (Costa Francese dei Somali)	3,75	—
Africa Meridionale.		
Africa Centrale britannica o Nyassaland (Via Empiradio 2,545)	2,65	2,65
Africa del Sud-Ovest (Antica Africa Germanica del Sud-Ovest) (Via Empiradio 2,045)	2,15	2,15
Unione Sud-Africana (Capo di Buona Speranza, Basutoland, Natal, Orange, Swaziland e Transwaal) (Via Empiradio 2,045)	2,15	2,15
Rhodesia del Nord — Fort Jameson, Kasama e Abercorn Rhodesia (Via Empiradio 2,645)	2,75	2,75
id. Altri uffici (Via Empiradio 2,545)	2,65	2,65
Rhodesia del Sud (Via Empiradio 2,245)	2,35	2,35
Africa Occidentale. (Via normale: Via Francia-Dakar).		
Congo Belga — Via Banana o Capetown	—	3,45
Liberia (*Via Italo-Radio*): Monrovia 3,73, altri uffici 3,99)	—	4,20
Possedimenti britannici: Ascensione (isola)	—	2,55
Gambia. — Bassa Gambia, Georgetown Gambia e Kunta Ur (Bathurst 3,13)	—	3,455
Costa d'oro — (Accra 3,755)	—	3,955

NB. - La tassa della *via normale* e cioè la via meno costosa o più celere, è indicata in carattere *corsivo*. Non è ammessa la via per la quale manca l'indicazione della tassa.

	Via Malta o Trieste Eastern (per Aden)	Via Malta o Trieste o Francia (Dakar, Madera o Teneriffa)
Possedimenti britannici:		
Nigeria del Nord e del Sud (Lagos 3,755).	—	3,955
Sant'Elena (Isola di)	—	2,55
Sierra Leone (Clinetown, Freetown e Waterstreet 3,13)	—	3,33
Possedimenti francesi:		
Africa Equatoriale Francese: Uffici 1ª e 2ª zona	—	3,75
Africa Equatoriale Francese: Uffici 3ª zona (Per Fort Lamv, Abéché, Ati, Fada, Faya e Mao Tchad - Vie del Senegal 2,59)	—	3,95
Costa d'Avorio, Dahomey e Togo	—	3,35
Guinea	—	2,70
Camerum	—	3,60
Possedimenti portoghesi (Per Via Radio-Directa stesse tasse):		
Angola. — Benguela, Mossamedes e Loanda	—	4,74
id. Altri uffici	—	4,84
Cabinda	—	4 —
Guinea. — Bissau e Bolama (Ile)	—	3,72
id. Bubaque	—	4,67
id. Farim, Mausôa, Bafatà, Bambadinca e Buba	—	3,72
Principe e St. Thomè (isole)	—	4,24
Possedimenti spagnoli: Fernando Poo (isola)	—	4,45
Africa Orientale (Via normale: Via Malta o Trieste Eastern).		
Kenia e Uganda (Antica Africa Orientale Britannica)	2,95	3,70

NB. – La tassa della *via normale* e cioè la via meno costosa o più celere, è indicata in carattere *corsivo*. Non è ammessa la via per la quale manca l'indicazione della tassa.

	Via Malta o Trieste Eastern (per Aden)	Via Malta o Trieste o Francia (Dakar, Madera o Teneriffa)
Tanganika (Antica Africa Orientale Germanica) Bukoba	*3 —*	3,80
id. Dar - es - Salaam	*2,95*	3,30
id. Kasanga e Namanyere	*3 —*	3,40
id. Altri uffici	*3 —*	3,30
Africa Orientale Portoghese — Provincia di Mozambico:		
Distretti di Mozambico, Lourenço Marquez, Quelimane, Inhambane e Tele	*2,70*	3,20
Uffici della Compagnia di Mozambico	*2,70*	2,85
id. id. del Nyassa	*2,80*	3,20
id. id. Transzambesia	*2,85*	3 —
id. di Buzi e Mambone	*3 —*	3,15
Comore (isole) (Via Francia–Dakar 2,90)	*2,90*	10,15
Madagascar (isola) (» » » 2,90)	*2,90*	10,15
Maurizio (isola) (» » » 2,55)	*2,55*	—
Réunion (isola) (» » » 2,80)	*2,80*	10,05
Rodriguez (isola)	*2,55*	2,55
Ruanda Urundi (Ufficio di Usumbura)	*3,50*	—
Seychelles (isole)	*2,55*	2,55
Somalia Britannica	*3,175*	—
Zanzibar: Ufficio di Pemba	*2,75*	9 —
id. Altri uffici	*2,55*	8,80
Egitto: 1ª regione (*Via Italo-Radio 1,25*)	1,30	—
id. 2ª » (» » » *1,40*)	1,45	—
id. 3ª » (» » » *1,65*)	1,70	—

Isole del Capo Verde: Santhiago: *Via Francia–Dakar 3,83;* Via Italcable e Via Francia-Madera 3,87. — S. Vincent du Cap Vert: *Via Francia–Dakar 2,78;* Via Italcable e Via Francia–Madera 2,82.

Madera (Isola): *Via Francia–Madera 1,32;* Via Malta o Trieste-Madera 1,625.

Marocco – Ufficio sceriffano: *Via Francia–Orano 0,435;* Via Eastern 0,435.

id. – Zona francese: *Via Francia Orano 0,545;* – Via Eastern o Via Italcable 0,545.

Senegal (Alto Volta, Mauritania, Sudan francese, Territorio del Niger): *Via Francia–Dakar* o Teneriffa *1,99*.

Tunisia – *Via Francia 0,32;* Via Malta o Trieste-Eastern 0,32.

Per i telegrammi in partenza dalla Sicilia per il Marocco e la Tunisia la via normale è la Via Malta o Trieste-Eastern).

I telegrammi *urgenti* a tripla tassa non sono ammessi per l'Isola Réunion, il Nyassaland, l'Africa del Sud Ovest, l'Unione Sud-Africana e la Rhodesia del Nord e del Sud.

I telegrammi *differiti* a metà tassa non sono ammessi per l'Abissinia, l'Africa del Mar Rosso (Costa Francese dei Somali), la Liberia (eccetto Monrovia), Pemba nel Zanzibar, il Marocco, la Tunisia e per i Paesi appartenenti al Regime Europeo.

La spedizione di somme a mezzo *vaglia telegrafici* è ammessa solo per l'Egitto, il Marocco (ufficio sceriffano e zona francese), la Tunisia, la Libia e l'Eritrea.

VARIE

Manifestazioni per il Centenario di Montecassino.

Ricorrendo quest'anno il XIV Centenario di Montecassino, la Commissione Governativa appositamente costituita sotto la presidenza dell'On. Conte Tosti di Valminuta, ha deliberato che abbia luogo a Cassino, a cominciare dalla fine di questo mese d'aprile, una Mostra-Fiera del Lavoro italiano, intendendo con ciò di onorare degnamente S. Benedetto, la cui regola concilia fecondamente le esigenze della fede con quelle del lavoro.

Contemporaneamente verranno indetti Congressi, Concorsi e pellegrinaggi e concesse speciali facilitazioni (cfr. rubrica «Ferrovie») che renderanno agevole al turista la visita al grandioso e storico monastero.

La costituzione della «Pro Feltre».

A Feltre si è costituita recentemente la nuova associazione «Pro Feltre», scopo della quale è l'abbellimento della città, nonchè l'incremento di questa e della zona circostante. L'associazione si prefigge di tutelare e mettere in valore le bellezze naturali, artistiche e monumentali del luogo e di promuovere il sorgere di nuovi alberghi e il miglioramento di quelli già esistenti. Si prefigge pure d'organizzare festeggiamenti, gare, fiere, convegni, spettacoli pubblici, gite, escursioni.

L'Esposizione Nazionale dell'Alto Adige.

Il 10 di agosto p. v. sarà inaugurata in Bolzano la prima Esposizione Nazionale dell'Alto Adige, intesa ad offrire un'ottima palestra e un mercato redditizio agli industriali e artefici che trovano la loro attività, in quella regione, ancor troppo ostacolata dalla concorrenza di prodotti d'oltralpe. Per la prima volta i prodotti italiani saranno presentati, in una grande e organica Mostra, alla ammirazione delle forti popolazioni altoatesine.

Nel contempo i prodotti atesini e tridentini troveranno l'occasione di farsi conoscere ed apprezzare, dimostrando come questa regione, pur prevalentemente agricola, abbia un suo sviluppo industriale suscettibile di progresso.

Sono note le ricchezze minerarie di quelle terre, dai giacimenti di caolino, bitume e torba, alle miniere metallifere di Predazzo, del Basso Avisio, del Fersina, della Valle di Sole e della Val Sugana; dalle cave di marmi bianchi e rossi di Trento, Lasa e Morter, a quelle dei marmi neri delle Giudicarie, degli alabastri della Val di Fiemme, dei porfidi di Fortezza. Altrettanto note sono le industrie di materiale da

costruzione di Trento, quelle della lavorazione del legno in Arco, Rovereto, Ortisei, Bressanone, quelle dei tessuti, merletti e ricami di Rovereto, Bolzano, Brunico, Salorno e Laives. Nel campo dell'arte applicata all'industria sono ormai celebri i nomi della Val Gardena e di Cortina d'Ampezzo, come di giusta rinomanza godono i vini della Val d'Adige e i frutteti di Bolzano e di Merano.

Tutti questi prodotti e risorse avranno la loro efficace valorizzazione in questa grande mostra nazionale che riscuoterà il concorso e l'ammirazione degli italiani.

Saranno accordate per la circostanza facilitazioni ferroviarie e verranno presi accordi speciali intesi a facilitare grandi gite automobilistiche nelle valli più rinomate.

Una via di Buffalo intitolata ad un italiano.

In una preziosa pubblicazione del Prof. C. Branchi, Segretario della Camera di Commercio di Nuova Orleans, intitolata « Breviario degli Italiani d'America », di cui demmo ampia notizia nella Rivista *Le Vie d'Italia e dell'America Latina* del 1925 (pag. 1064, 1ª col.), era ricordato, fra i moltissimi italiani che si crearono gloria e benemerenza in quel vasto Continente, Paolo Busti, fondatore della città di Buffalo e che in essa tenne poi la carica di Residente generale dal 1789 al 1824.

L'azione costante e indefessa di un altro italiano, il signor Ferdinando Magnani, affezionato Socio del T. C. I. (che intorno al Busti ebbe a scrivere, in qualità di veterano del giornalismo coloniale, una memoria nella quale erano radunati molti dati inediti), ha fatto sì che il Municipio di Buffalo, in segno di riconoscimento, ha deciso di dare il nome di *Paolo Busti* ad una via situata nel quartiere italiano di quella città.

Mentre ci allietiamo della notizia, ci congratuliamo col nostro Consocio, che tiene alta la fiaccola dell'italianità.

Un nuovo giardino alpino in Italia.

Un nuovo giardino alpino, denominato la Pirottea, in omaggio all'illustre botanico Prof. Pirotta, è stato di recente creato e sistemato per deliberazione dell'Associazione Italiana pro piante medicinali e aromatiche. Il presidente di questa, Prof. U. Brizi, riferisce appunto (*I giardini alpini*, « *L'Alpe* », a. XV, 1928, pag. 34 e segg.) che il nuovo giardino è stato istituito perchè la vecchia e gloriosa Chanousia sul Piccolo San Bernardo, ora divenuta per opera del Prof. Vaccari un vero e proprio centro di studio di botanica alpina, era situata troppo in alto (2200 metri) e quindi in condizioni climatiche da non poter assolvere che in parte i còmpiti dei giardini alpini.

Il nuovo giardino sorge nella conca di Madesimo, a 1550 metri s. m., altezza sufficiente, perchè possa vegetarvi qualsiasi specie alpina ed anche ogni qualità di piante arboree forestali. Ha una superficie di circa 10.000 metri quadrati, di cui una parte a bosco di larici e di aceri. La parte di terreno disponibile fu divisa in tre sezioni: quella intermedia fu destinata al vero giardino alpino, la più elevata fu adattata alle esperienze di coltivazione di foraggere, mentre il restante fu destinato ad accogliere, gradatamente, qualche essenza forestale. Le piante rupicole e saxicole furono poste in aiuole a scogliera affinchè si trovassero in condizioni simili a quelle naturali. Nel sottobosco, già ricco di piante, si è tentata con buonissimi risultati la sementa diretta di *Aconitum Napellus, Digitalis purpurea, Atropa Belladonna* in modo da propagarvele quasi fossero allo stato spontaneo.

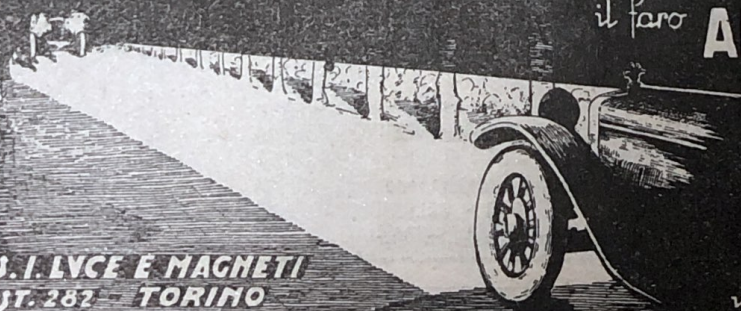
Per l'allevamento di animali esotici al Gran Paradiso.

Il Presidente della Commissione Reale del Parco del Gran Paradiso sta concretando gli ultimi accordi col competente Ministero per la creazione di una foresta demaniale con zona d'acclimatazione di animali non indigeni, ma suscettibili di diffusione nella regione. Tale zona, pur restando sotto la sorveglianza dell'amministrazione del Parco, dovrà esser costituita fuori del territorio del Parco nazionale, che deve conservare l'integrità e purezza della propria fauna.

Continua intanto l'opera della R. Commissione per l'incremento della fauna indigena; tra le molte provvide iniziative va rilevata la costruzione del casotto di Lavinetta in Val di Forzo, per controllare l'aumento della selvaggina.

SCAVI E SCOPERTE

Una Associazione Nazionale per gli scavi di Aquileja.

Si è costituita, sotto gli auspici del Duca d'Aosta e dell'On. Conte Volpi di Misurata, l'Associazione Nazionale per Aquileja, che persegue lo scopo di provvedere, con l'eventuale ausilio dello Stato, alla prosecuzione degli scavi archeologici nell'antica città imperiale e cristiana, ed al migliore assetto delle gloriose vestigia tratte alla luce. La Società ha sede in Aquileja.

Importanti scavi a Sibari Salentina.

Gli scavi eseguiti recentemente a Sibari Salentina, sotto la direzione del Prof. Guglielmo Paladini della Commissione archeologica della terra d'Otranto, hanno portato alla scoperta di un muraglione messapico e pelasgico tirrenico, formato di enormi parallelepipedi di m. 1 di lunghezza per m. 0,80, di pietra da taglio, connessi alla perfezione senza uso di malta e collocati a strati orizzontali con addentellati ed incastri secondo il metodo adottato per le mura etrusche.

Tale muraglione ha la lunghezza complessiva di 1534 metri e la larghezza di m. 3,15.

Sono pure state riportate alla luce dodici tombe con copertura monolitica, contenenti suppellettili funerarie, il che fa pensare alla esistenza di una interessante necropoli.

Nuovi cimeli al Museo dell'Impero Romano.

Il Museo dell'Impero Romano, istituito, come è noto, dal Governatorato di Roma, si è arricchito recentemente di riproduzioni di monumenti romani offerte dai Governi della Tripolitania e dell'Algeria.

Notevolissimi i calchi delle due importanti iscrizioni scoperte dalle nostre truppe nel castello romano di Bengeim, ai confini meridionali della Tripolitania. Una di esse reca la dedica di un centurione della III Legione Augusta, affermante l'autorità dell'Urbe ai confini del deserto; l'altra ricorda, in eleganti versi, la fondazione delle Terme, attestante i beneficî apportati nelle lontane aride terre dai Legionari di Roma.

I calchi delle due importanti iscrizioni sono stati eseguiti per espressa volontà di S. E. il Capo del Governo, al quale sta a cuore in modo particolare l'incremento di quel Museo che con chiara significazione ideale è stato istituito dal Regime fascista, degno continuatore delle glorie imperiali di Roma.

Va pure segnalato l'atto cortese della città di Budapest, che ha voluto donare al nuovo Museo quelle riproduzioni dei più importanti monumenti romani dell'Ungheria che ancora esso non possedeva.

Scoperte archeologiche nel Molise.

Dopo la scoperta di muraglie e di costruzioni termali, sono stati rinvenuti a Larino (Campobasso) interessantissimi oggetti, fra i quali una bellissima statuetta marmorea rappresentante un satiro, probabilmente di epoca classica romana, e una ricca tomba con vasi di terracotta e conservatissimi oggetti di vetro. Tali scoperte, ed altre assai frequenti di avanzi di costruzioni, hanno luogo nella zona dell'antica *Larinum*, di cui vengono ad essere rivelati lo splendore e la potenza antichi.

TRA I LIBRI

PORCHEDDU GIUSEPPE. – Raccolta di 108 disegni in tavole a colori, con prefazione di Leonardo Bistolfi; edita a cura delle Opere di Propaganda Nazionale per l'incremento di Industrie, Commerci ed Arti, Torino, 1928: ediz. di lusso L. 250; ediz. comune L. 130.

Questa raccolta di disegni di Giuseppe Porcheddu dà un saggio della versatilità del genio latino. Se nell'angolo di ogni imagine non vi fossero le iniziali o la firma dell'Autore, crederemmo di avere dinanzi a noi riproduzioni di notissimi maestri del disegno, delle più varie epoche: dal genere del Dürer a quello del Rackham, illustratore di libri inglesi.

Disegni eseguiti da mano maestra, di sensibilità universale; dalla quale vogliamo sperare — data la giovane età dell'Autore — si libererà, come da ricco involucro, una personalità che, dotata com'è di mezzi tecnici di espressione, non può mancare di assurgere ad una posizione preminente: così il Porcheddu farà sentire una sua voce inconfondibile.

Interessanti i saggi di cartelloni, le illustrazioni per libri, e gli ex-libris, la voga dei quali va rifiorendo.

I Soci del Touring hanno per questa pubblicazione, edita in forma pregevolissima, *uno sconto speciale del 15%*.

BEVILACQUA ENRICO. – *San Romédio*. – Con xilografie originali di A. Ferraro. – Parma, Off. Graf. Fresching, 1928: L. 22.

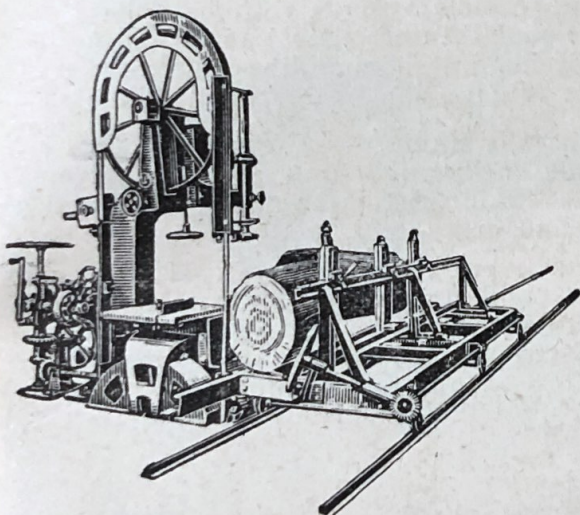
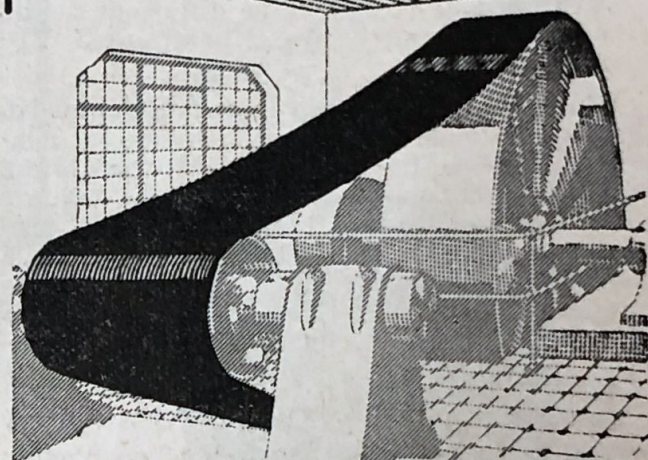
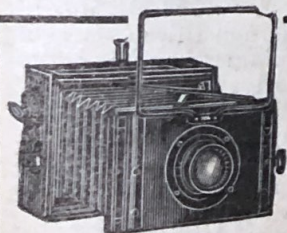
Nell'alta Valle di Non, alla confluenza del Rio di Verdès col Ruffré, sorge pittoresco, a coronare un isolato torrione roccioso, il Santuario di San Romédio, meta di pellegrinaggi ai fedeli dei villaggi circostanti, da Sanzeno a Còredo. L'elegante fascicolo del Bevilacqua (distinto al 1º Concorso Nazionale in Bologna per la illustrazione del paesaggio italico con medaglia d'onore del Ministero della P. I.), è un compiuto lavoro non solo sul tipico monumento religioso, ma sulla leggenda e l'agiografia del Santo e si legge con vero diletto. Ottimi i saggi xilografici del Ferraro.

MANDOSIO MARIO. – *Tripolitania d'oggi – Nel paese del Sabat*. – Milano, Casa Editrice Ceschina, 1929; pag. XVI-300: L. 18.

Questo volume, illustrato da circa 150 fotografie, alcune delle quali riuscitissime, è preceduto da una introduzione di S. E. Piero Bolzon, e si presenta con una bella copertina

a colori di Santambrogio. Contiene alcuni capitoli di un giovane, osservatore entusiasta della vita e degli ardimenti coloniali. Tali scritti concepiti con vivacità e freschezza sono una nobile battaglia per l'Italia coloniale di oggi e di domani.

Annali dell'Osservatorio di Economia Agraria di Bologna, annesso alla Cattedra di Economia Agraria del R. Istituto Superiore Agrario. – Volume I, anno 1927; Piacenza, Tipografia Federazione Italiana Consorzi Agrari, 1928, anno VI; pag. IV-382: L. 40.

E' merito della vecchia Società Agraria di Bologna di aver fatto sorgere quest'Osservatorio di Economia Agraria. Oggi altri Osservatori analoghi, con l'aiuto del Governo, vanno sorgendo in Italia; ed essi saranno validi collaboratori del Potere nella battaglia per la valorizzazione agraria e per la bonifica integrale. L'Osservatorio di Bologna ha la fortuna di un direttore egregio come il Prof. Giuseppe Tassinari, che è pure il direttore di questi *Annali*. Prima cura del Direttore è stata quella di stabilire la fisonomia esatta della regione emiliana-romagnola nella quale l'Osservatorio è chiamato ad agire, sia nei riguardi della distribuzione delle colture e della popolazione, sia nei riguardi dei mezzi tecnici impiegati nel fenomeno produttivo, sia nei riguardi della produzione e dell'organismo economico (l'azienda) in cui detta produzione si crea. In questo primo volume degli *Annali* sono riportati i primi risultati delle indagini e degli studî compiuti — di cui taluno, quello, ad esempio del Prof. Tassinari, sulla frutticoltura in rapporto ai contratti di affittanza e di mezzadria, pur interessando grandemente la regione, ha carattere più generale e vale per molte altre plaghe d'Italia — e vi figurano notevoli monografie: del Dott. Aldo Pagani (*Illustrazione statistica ed economica dell'Emilia e Romagna*), del Dott. Dario Perini (*Aspetti, produzioni e redditi del podere bolognese di*

piano durante il periodo 1919-1926), del Prof. Giuseppe Tassinari (*Sulla frutticoltura*), del Dott. Aldo Pagani (*Monografia economico-agraria della provincia di Ravenna*). Tutti questi studî sono condotti con cura e diligenza.

Dall'età della pietra al Novecento. – Scelta di libri d'arte in varie lingue, suddivisa per epoche e per nazione. – Libreria Internazionale Ulrico Hoepli, Milano: L. 10.

E' un opportunissimo repertorio bibliografico dell'arte antica e moderna, italiana e straniera, disposto con criterio sistematico e corredato di due indici, generale e per materia, che ne rendono agevole la consultazione. Per la vastità del panorama bibliografico e per le sue preziose indicazioni, l'opera è di grande utilità. Peccato che vi manchi l'indicazione degli Editori. Ma Ulrico Hoepli, nell'affidare la non lieve fatica ad un competentissimo in materia, il Dott. Giovanni Scheiwiller, non ha inteso far altro che presentare agli studiosi un prospetto di opere che la sua libreria internazionale è in grado di procurare.

NANI UMBERTO. – *Italia e Jugoslavia* (1918-28). – Libreria d' Italia per la diffusione del libro italiano all' estero, Milano, 1928, VI; pag. 745: L. 5.

Umberto Nani, illustra in questo volumetto gli aspetti della politica di Belgrado, le relazioni esistenti fra l'Italia e l'Albania, prima e dopo la conclusione del patto di Tirana e dell'alleanza difensiva italo-albanese; e prospetta quale potrà essere il corso ulteriore della politica adriatico-balcanica, data questa situazione e questi precedenti. Chiara disamina d'una complessa vicenda politica.

CASADEI ETTORE – *La città di Forlì e i suoi dintorni.* – Forlì, Soc. Tipogr. Forlivese, 1928.

Guida monumentale, di quasi 700 pagine, nella quale si parla di tutto con un'ampiezza inusitata che l'Autore giustifica dicendo di essersi proposto di scrivere una guida non per i forestieri ma per i cittadini. Quanto cammino dalla quasi infantile guida del Casali, di quasi un secolo fa, e da quella assai commendevole ma rapida del Calzini e del Mazzatinti, che ha più di un terzo di secolo! Numerosissime e bene scelte le illustrazioni. In una prossima ristampa ameremmo leggere un cenno di storia dell'arte e vedervi le piante dei principali edifici.

VALENTI TOMMASO. – *La chiesa monumentale della Madonna delle Lagrime a Trevi* (*Umbria*). Con 61 illustrazioni fuori testo, un fac-simile, una pianta. – Roma, Desclée & C., 1928. Prezzo: L. 40.

Un bel libro, un argomento straordinariamente simpatico, una grande quasi eccezionale diligenza di ricerche, una completa illustrazione documentaria e grafica. Volendo fare a tutti i costi un appunto, si potrebbe trovarlo nella compiutezza eccessiva — *felix culpa!* — che attarda un poco la trattazione della prima parte dell'opera, dedicata alla storia del monumento. Il libro è così definitivo che lascia l'adito solo a qualche discussione sulla paternità di alcune opere d'arte, e non permette che qualche ricerca supplementare sugli ignoti autori di alcuni monumenti secenteschi.

ROSSI D. LUIGI. – *Valle Anzasca e Monte Rosa*, con illustr., tavole fuori testo, pag. 350: L. 16.

In questa Guida v'ha una conveniente serie di notizie oro-idrografiche, climatiche, mineralogiche, vi sono descritte flora e fauna, e sono riferite le principali notizie sui costumi, sulla demografia, sull'emigrazione, sull'agricoltura e sulle vicende storiche della Valle, per le quali l'Autore attinse anche agli Archivi parrocchiali, ricchissimi di vecchie carte, e alle molte pubblicazioni esistenti nelle biblioteche.

CRISTOFARI MARIO. – *Le orme degli Eroi e il canto di Vittorio Veneto* (nel X anniversario). – F.lli Cristofari, editori, Via Luosi 7, Milano, pag. 80: L. 10.

Versi e prose liriche ispirati ed alti sentimenti civili, umani e patriottici, destinati a celebrare il valore dei nostri magnifici soldati, dei nostri eroi, dei combattenti sopravvissuti. L'Autore manifesta bell'impeto lirico e sicura conoscenza dell'arte poetica.

FIOCCA Cap. GOFFREDO. – *Come occupammo lo Stelvio e giungemmo a Merano.* – Fratelli Cristofari, editori, Milano, 1928; con numerose illustrazioni: L. 4.

Bella, serrata, efficacissima narrazione d'un episodio della grande guerra: il Capitano Fiocca racconta come fu occupato lo Stelvio e con quale vertiginosa rapidità con i suoi alpini del Battaglione Cuneo egli occupasse Merano. Il vigore offensivo e la serenità forte e vittoriosa di questi nostri bellissimi soldati è notissima: in queste pagine, se ne trova un'altra prova.

ROCCA Don G. B. – *La Parrocchia di Esino.* – Edito dalla Tipografia dell'Orfanotrofio; Lecco, 1928; con illustrazioni.

Ottima pubblicazione, che si legge volentieri e che dà notizie artistiche di notevole interesse sul pregevole monumento.

SIGNORI ETTORE. – *Cremona.* – Con 149 illustrazioni; N. 95 della Collezione di Monografie illustrate, sull'«Italia Artistica», diretta da Corrado Ricci, pag. 132: L. 28. (Bergamo, Istituto Italiano d'Arti Grafiche, editore, 1928).

Quando s'iniziava la stampa di questa monografia, e precisamente nell'aprile 1928, l'Autore, che l'aveva scritta con grande devozione per la sua bella città, moriva. Il lavoro esce quindi postumo, ed è un'altra attestazione dell'attaccamento che questo egregio professionista aveva per Cremona, dell'interesse con cui ha sempre studiato i problemi artistici cittadini e lottato per la conservazione dei monumenti cremonesi. La monografia è semplice, ordinata, nobilmente e utilmente informativa.

CHIANEA STEFANO. – *Per le strade della Patria.* – Firenze, Le Monnier: L. 12.

Stefano Chianea, un valoroso tenente degli Alpini, durante la ritirata di Caporetto, dopo un'accanita resistenza sui monti del Medio Isonzo, si trovò tagliato fuori, coi resti del suo battaglione, dal grosso del nostro Esercito. Dal 25 ottobre al 25 novembre egli, — riuscito miracolosamente a sfuggire alla cattura — infiammato dal desiderio di raggiungere ad ogni costo la nostra linea, marciò ininterrottamente attraverso il Friuli, passando il Tagliamento e la Livenza e dirigendosi al Piave. Gli eventi gli impedirono di traversare il fiume, ed egli si diresse allora verso il Trentino, dove venne però fermato ed inviato ad un campo di concentramento di prigionieri.

La trama del volume, sta appunto nel racconto di quelle peregrinazioni piene di ansia e di accoramento; racconto denso di interessanti episodi, di gustosi aneddoti, di preziose notizie e considerazioni, sì da farsi leggere d'un fiato, come il più avvincente dei romanzi.

AVERSANO LUIGI. – *Il 39° Battaglione Bersaglieri* (dicembre 1914-aprile 1916). – Prefazione di S. E. il Generale Piola-Caselli, con 24 illustraz., pag. 120; Trieste, Treves-Zanichelli, ediz. 1928: L. 10, fuori Trieste L. 11.

E' un libretto vibrante di spirito militare e patriottico e contiene pagine stupende di ardimento, di forza, di risolutezza, di valore, attraverso le quali eccelle la figura del comandante di battaglione Tenente-Colonnello Piola-Caselli, ora Generale di Corpo d'Armata.

In queste pagine si ritrova un particolare degno di rilievo: l'arrivo al fronte, la mattina dell'8 ottobre 1915, di Benito Mussolini, ciò che costituì un grande avvenimento, specie per i settentrionali. Il 21 ottobre segue violento il bombardamento nemico. Narra Giustino Sciarra d'Isernia che durante il fuoco si trovava colla riserva del 39° vicino alla 7ª compagnia del 39° dov'era il bersagliere Mussolini: «Io ero nel mio ricovero, quando lo scoppio di un proiettile mi fece temere per Mussolini, che a breve distanza si teneva nel suo riparo. Sporsi il capo e lo vidi vicino al suo ricovero distrutto, esposto al tiro. Aveva il viso infangato, la gavetta e il tascapane bucati. Lo condussi al mio posto e mentre infuriava ancora l'artiglieria nemica, ci allungammo nella buca situata sul declivio del monte, a pochi metri dalle vecchie trincee austriache. Rimanemmo illesi per miracolo: un 280 ci cadde vicinissimo e non esplose». In questo volume, dove sono i particolari delle azioni militari, frammenti di storia e di vita, si ritrovano frequentemente gli elementi fondamentali della grande storia dei popoli e delle nazioni.

TOUSSAINT A. – *L'Aviation actuelle* (Étude aérodynamique et essais des Avions - L'Aviation actuelle et la securité). – Avec 99 figures; Librairie Felix Alcan, Paris, 1928; pag. VI-315: Franchi 15.

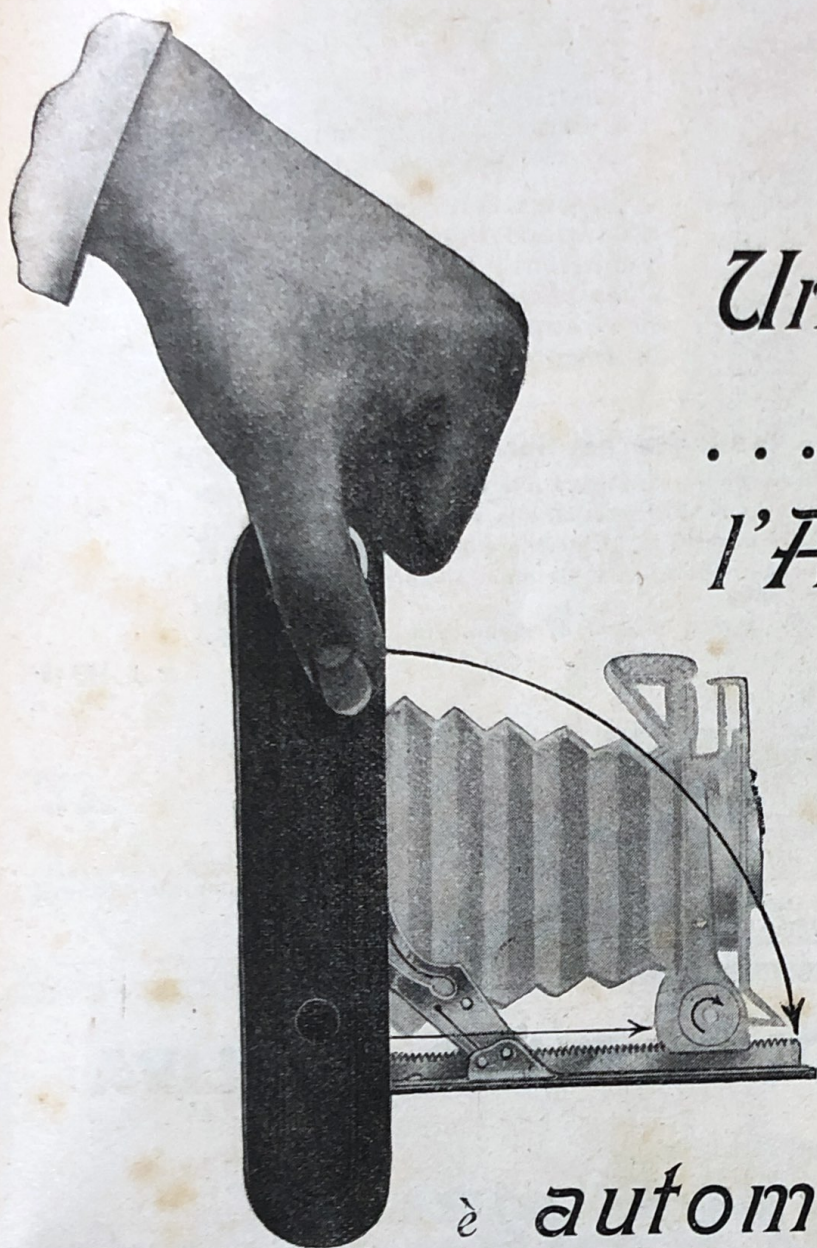
Studio tecnico di particolare importanza. Il signor Toussaint dirige l'Istituto Aerotecnico di Saint Cyr, il quale, per un accordo intervenuto tra l'Università di Parigi e il Servizio Tecnico dell'Aeronautica francese, partecipa ai lavori scientifici e a tutti gli esperimenti compiuti da questo servizio: quindi è in grado di conoscere tutti i progressi della tecnica aviatoria e di scriverne con particolare competenza. Di qui l'importanza di questo volume, per quanti si occupano di aviazione e di scienza aerodinamica.

Luci ed Ombre. – Annuario della Fotografia Artistica Italiana, 1928 (VII). – Pubblicaz. del «Corriere Fotografico», Torino, con gli auspici del Gr. Piemontese per la fotografia artistica.

Con l'usata ricchezza di veste ed impeccabilità di esecuzione grafica si presenta anche quest'anno l'album, che raccoglie — si può ben dire — il fior fiore di quanto l'arte fotografica ha veduto sfilare attraverso ad una quindicina di mostre ed esposizioni. Questa collezione, confrontata con le precedenti dimostra quanto cammino hanno fatto professionisti e dilettanti, quanto si sia raffinato il loro gusto e infine come sia viva la ricerca di uno stile.

Il volume è posto in vendita a L. 25 (più L. 2 per spediz. raccom.). *I Soci del T. C. I. potranno averlo con lo sconto del 25%*, chiedendolo all'Amministrazione del «Corriere Fotografico», via Stampatori 6, Torino, indicando contemporaneamente il numero di tessera.

FINELLI Dott. FRANCESCO SAVERIO. – *Città di Alife e Diocesi* (Cenni storici). – Scafati, Stabilim. Tipografico Rinascimento, 1928; pag. 240: L. 8.

E' una chiara esposizione storica delle vicende della città d'Alife, le cui origini sono antichissime. Antichissima è pure la cattedra vescovile, la quale dal secolo XVI si è trasferita a Piedimonte d'Alife.

Un colpo di
.... pollice e
l'Apparecchio
Voigtländer
Perkeo
6 x 9
è automaticamente

GAZIA Geom. DOM. – *Prontuario per la riduzione all'orizzonte delle distanze lette sulla stadia.* – «La Sicilia», Messina, 1928: L. 20.

Esatto nel contenuto, semplice nell'uso, chiaro nella stampa, e comodamente maneggevole.

Palazzo di Montecitorio. – Piccola Guida Artist., a cura della Direz. Gen. degli Uffici di Questura. – Roma, Tip. della Camera dei Deputati (S. i. p.).

Breve, succosa guida, ottimamente illustrata e fornita di piante.

Agenda tascabile del Carabiniere, 1929. – Ediz. de «La Fiamma Fedele», Firenze, Borgo la Croce, 1.

Pratico volumetto contenente, oltre ad utili notizie varie d'indole generale, anche un breve massimario, di cui può particolarmente interessare il capitolo sulle « Norme disciplinanti la circlazione sulle strade ed aree pubbliche ».

Novissima Enciclopedia Monografica illustrata. – 1° ALLODOLI E., *I Medici;* – 2° ALLODOLI E., *Michelangiolo;* – 3° BONAVENTURA A., *L'Opera italiana;* – 4° CONCINA U., *Marconi e la Telegrafia senza fili.* – Ogni volumetto di 64 pagine, con un centinaio di illustrazioni e copertina a colori: L. 5. – «Nemi», Via degli Alfani 50, Firenze, 1928.

Ciascun volumetto comporta la esauriente trattazione d'un argomento, affidata ad Autori competenti. L'iniziativa è simpatica ed utile. Quando questa pubblicazione sarà completa, si avrà un'opera popolare d'intonazione assolutamente nazionale.

Statistica dei Soci al 28 febbraio 1929.

Soci annuali che avevano pagato la quota al 28 febbraio 1929			N.	156 277
Soci nuovi per il 1929 inscritti alla stessa data			„	11 407
Soci Vitalizi inscritti al 31 dicembre 1928 . .	N.	122 891		
Soci Vitalizi inscritti dal 1° Gennaio al 28 febbraio 1929	„	2 700		
Soci Vitalizi a rate in corso di pagamento . .	„	3 396		
			„	128 987
Totale Soci . .			N.	296 671
Presumibili rinnovi di Soci già inscritti nel 1928 che non pagarono la quota del 1929			„	54 000
Totale . .			N.	350 671

Direzione e Amministrazione: TOURING CLUB ITALIANO - Milano (105), Corso Italia, 10.

Condirettore responsabile: Prof. GIOVANNI BOGNETTI

Stampa: *Testo:* Arti Grafiche G. Modiano & C. - Milano, Riparto Gamboloita, 52. *Notizie ed Echi e Pubblicità:* Capriolo & Massimino - Milano, Via Carlo Poma, 7.

PNEUS - VELO -
HUTCHINSON

SUCHARD
CIOCCOLATO - CACAO

PILLOLE DI SANTA FOSCA O DEL PIOVANO
DUE SECOLI DI CRESCENTE SUCCESSO
PRESERVANO DA MALATTIE
Esercitano una benefica azione allo stomaco, stimolano le funzioni del fegato, curano la stitichezza e le sue dannose conseguenze.
Inscritte nella Farmacopea Ufficiale Italiana
Scatola di 50 pillole Lire 3,30 (ovunque)
FARMACIA PONCI VENEZIA

FIUGGI
LA VERA MARCA
DIFFIDARE DELLE CONTRAFFAZIONI
UNICA SORGENTE DI FAMA MONDIALE GLORIOSA NEI SECOLI
ACIDO URICO GOTTA CALCOLI RENELLA
FIUGGI
PALAZZO DELLA FONTE M. 700 S.M. MAGGIO - OTTOBRE
DI FAMA EUROPEA GRAN LUSSO - CONCERTI
CONCESSIONARIO ESCLUSIVO PER L'ITALIA E COLONIE CAV. V. ONOFRI
ROMA - PIAZZA MIGNANELLI - 3

«GUSTAVO MODIANO» - MILANO

PREZZO L. 1.80